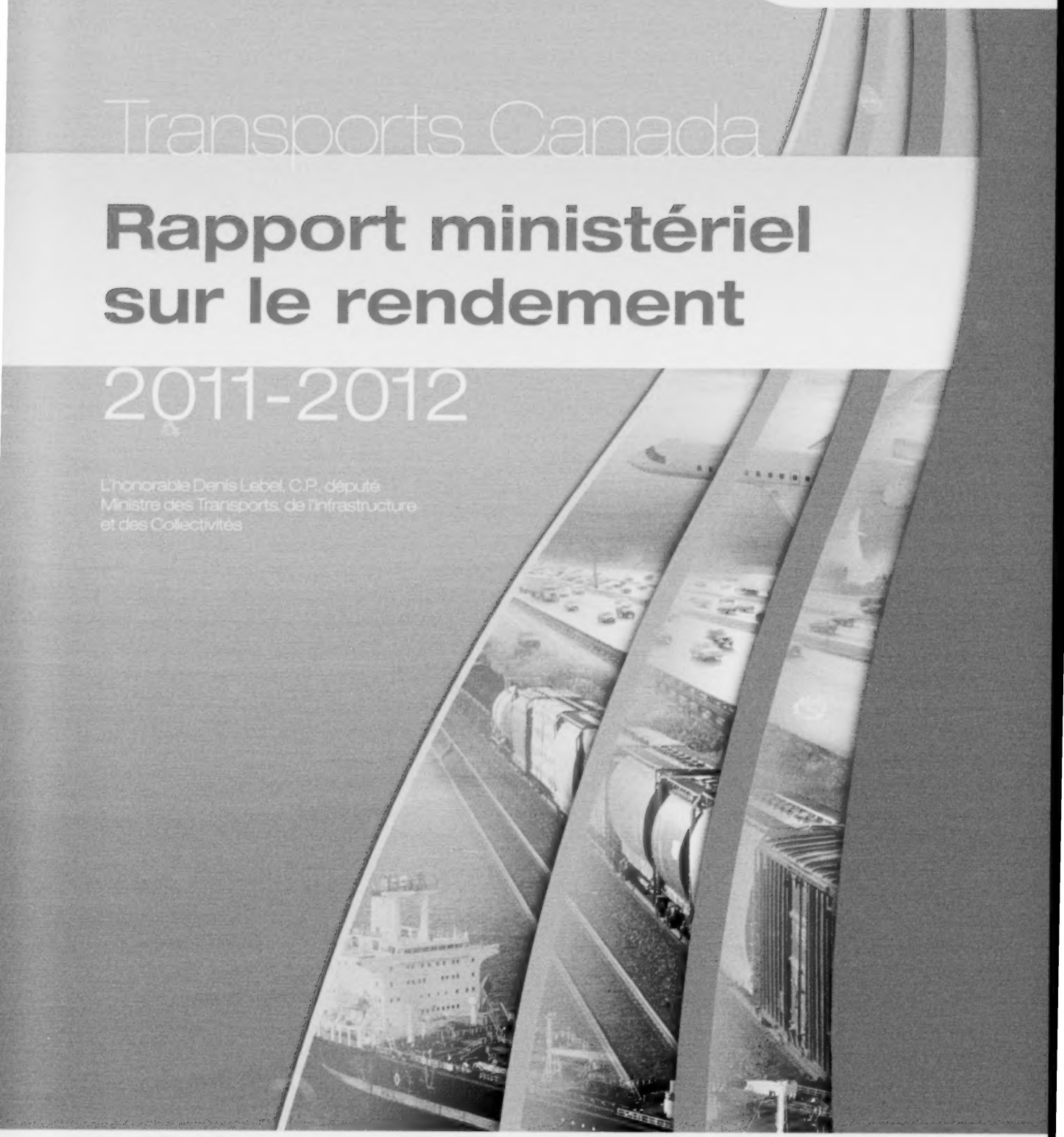
Transports Canada

Rapport ministériel sur le rendement

2011-2012

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités



Canada

Transports Canada

2011-2012

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Denis Lebel, C.P., député

Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

MESSAGE DU MINISTRE vii

SECTION I : APERÇU DU MINISTÈRE 1

1.1 RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES 1

1.1.1 Raison d'être et responsabilités 1

1.1.2 Résultats stratégiques et architecture des activités de programme 3

1.2 APPORT DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES 5

1.3 ANALYSE DES RISQUES 9

1.3.1 Contexte opérationnel 9

1.3.2 Mode de gestion des risques 10

1.3.3 Principaux secteurs de risque et réponses au risque 10

1.4 SOMMAIRE DU RENDEMENT 13

1.4.1 Ressources financières 14

1.4.2 Ressources humaines 14

1.4.3 Contribution de Transports Canada à la Stratégie fédérale de développement durable 15

1.4.4 Tableaux récapitulatifs du rendement selon les résultats stratégiques et les services internes 16

1.5 PROFIL DES DÉPENSES 23

1.6 BUDGET DES DÉPENSES PAR CRÉDIT VOTÉ 24

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 25

2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT 25

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports 26

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors 28

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport 32

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports 34

2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT 37

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport 38
2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport 41
2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport 45
2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE 46
2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne 47
2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime 50
2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire 52
2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière 54
2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses 56
2.4 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR 59
2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne 60
2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime 62
2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal 63
2.5 ACTIVITÉ DE PROGRAMME : SERVICES INTERNES 66
2.6 CHANGEMENTS À LA STRUCTURE DU GOUVERNEMENT 69
SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 71
3.1 PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES 71
3.2 TABLEAUX DE RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES 77
SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT 79
4.1 COORDONNÉES DE L'ORGANISATION 79
4.2 ADRESSES URL DES SITES WEB CITÉS DANS CE RAPPORT 79

MESSAGE DU MINISTRE

J'ai l'honneur de présenter le *Rapport ministériel sur le rendement* sur les progrès de Transports Canada relativement aux objectifs établis dans notre *Rapport sur les plans et les priorités 2011-2012.*

Nous pouvons être fiers de nombreuses réalisations. La grande priorité du gouvernement demeure une économie forte, et notre ministère y apporte une contribution essentielle en faisant en sorte que le réseau de transport du Canada soit efficient, propre, sûr et sécuritaire.

Transports Canada joue un rôle important pour soutenir la prochaine phase du Plan d'action économique du gouvernement. Nous procédons à la modernisation de l'infrastructure du Canada grâce à des investissements sans précédent : nouvelles gares de trains passagers, amélioration des routes et du transport en commun, projets aéroportuaires et maritimes. Ces investissements dans l'efficience et l'innovation soutiennent l'économie, la création d'emplois, la croissance et une augmentation du commerce.

Un projet qui me tient particulièrement à cœur est le nouveau pont sur le Saint-Laurent. Ce corridor crucial pour le mouvement des personnes et des marchandises va créer des milliers d'emplois et profiter non seulement à la région de Montréal, mais aussi à l'ensemble du Canada pour les années à venir. Je suis également très fier des progrès à réaliser notre stratégie visant à nous assurer qu'une infrastructure moderne et efficace est en place à Windsor-Detroit, le corridor de commerce le plus important au pays. Nous avons prévu une contribution financière très important au projet du passage international de la rivière Detroit de même que des travaux d'amélioration autour du tunnel Windsor-Detroit.

Un autre fait saillant de la dernière année est le travail réalisé par Transports Canada à l'égard de l'eau de ballast. Cette initiative en matière de qualité de l'eau a connu un grand succès grâce à une coordination étroite avec plusieurs organismes et nos homologues américains. Transports Canada a ouvert la voie pour assurer tant la fluidité des échanges commerciaux que la protection de nos eaux contre les rejets de polluants et les espèces exotiques.

Notre ministère travaille sans relâche pour veiller à la sécurité des Canadiens. Les décès causés par des accidents sont en baisse, et les risques associés au transport des marchandises dangereuses sont réduits. Des nouveaux outils comprennent une formation plus rigoureuse et uniforme et un partage de la planification et de l'expertise. Un nouveau règlement en matière de sécurité maritime exige que certains grands bâtiments de transport de passagers et de marchandises soient munis d'un enregistreur des données du voyage. Tout comme la boîte noire d'un avion, cet appareil enregistre des données cruciales qui vont servir lors des enquêtes sur des accidents et contribuer à accroître la sécurité.

Tant pour des programmes bien précis que pour des activités à grande échelle, Transports Canada a renforcé son rôle de réglementation et de surveillance de la sûreté de tous les modes de transport. Par exemple, des progrès importants ont été accomplis à l'égard de la sûreté du fret aérien, en collaboration avec nos partenaires internationaux.

Conformément au rôle que joue Transports Canada pour bâtir une économie forte, nous avons continué à promouvoir et à étendre nos portes d'entrée internationales, à accroître le commerce et à créer une plus grande prospérité au pays. L'esprit de coopération internationale se reflète aussi dans notre plan d'action Par-delà la frontière, qui comprend des initiatives conjointes avec les États-Unis visant à veiller à la sûreté de nos frontières tout en facilitant les échanges commerciaux.

Alors que Transports Canada célèbre son 75e anniversaire, nous pouvons être fiers des progrès présentés dans ce rapport, et nous allons continuer de tirer parti de ces solides assises pour l'avenir.

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités

SECTION I : APERÇU DU MINISTÈRE

1.1 RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES

1.1.1 Raison d'être et responsabilités

Le Parlement a déclaré « qu'un système de transport national compétitif et rentable qui respecte les plus hautes normes possibles de sûreté et de sécurité, qui favorise un environnement durable et qui utilise tous les modes de transport au mieux et au coût le plus bas possible est essentiel à la satisfaction des besoins de ses usagers et au bien-être des Canadiens et favorise la compétitivité et la croissance économique dans les régions rurales et urbaines partout au Canada. » [1]

La mission de Transports Canada est de servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui soit sûr et sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement, qui ouvre les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et qui appuie les industries de services. Un réseau qui est à la mesure des défis que posent la topographie et la géographie, et qui relie les collectivités et atténue les effets négatifs causés par la distance qui sépare les gens. Ces rôles essentiels mettent en évidence les relations d'interdépendance du transport dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

NOTRE VISION
Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme sécuritaire, sûr, efficient et respectueux de l'environnement.

Notre vision d'un réseau de transport durable intègre et concilie les objectifs d'ordre social, économique et environnemental et elle est guidée par les trois principes suivants :

1. Le niveau de sécurité et de sûreté maximum pour protéger la vie humaine et les biens matériels, appuyé par des normes et des règlements axés sur le rendement en fonction des besoins;
2. L'efficience du transport des personnes et des biens à l'appui de la prospérité économique et d'une qualité de vie durable, axée sur des marchés concurrentiels et une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
3. Le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales dans le cadre des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

De nombreuses organisations de plusieurs ordres de gouvernement, de même que les fournisseurs et les usagers de services de transport, jouent un rôle dans le réseau de transport du Canada. Transports Canada élabore les programmes et les politiques en matière de transport du gouvernement du Canada.

[1] *Loi sur les transports au Canada*, article 5.

Nous appliquons directement plus de 50 lois liées au secteur des transports, et partageons l'application de nombreuses autres. Transports Canada a recours à des politiques, des programmes, des mesures législatives, des règlements et des lignes directrices pour répondre aux attentes des Canadiens, et il les fait respecter grâce à des systèmes d'exécution appropriés.

Le gouvernement fédéral, avec Transports Canada comme chef de file, exerce l'entière responsabilité à l'égard de questions comme la sécurité et la sûreté aérienne, alors que pour d'autres questions la responsabilité est partagée avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations municipales. Nous devons aussi travailler avec des partenaires commerciaux et au sein d'organisations internationales de manière à comprendre et à harmoniser les cadres stratégiques et administratifs, afin de protéger les Canadiens qui utilisent le réseau de transport mondial, tout en favorisant son efficience.

Pour les domaines où Transports Canada n'exerce pas de responsabilité directe – par exemple, la construction et l'entretien des réseaux routiers – nous avons recours à un financement et à des partenariats stratégiques pour promouvoir le mouvement sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement des personnes et des marchandises dans tout le pays. Ainsi, nous jouons un rôle de premier plan afin d'assurer que toutes les parties du réseau de transport à l'échelle du Canada et dans le reste du monde fonctionnent conjointement de manière efficace et efficiente. Nous produisons aussi un rapport sur la situation des transports au Canada, comme l'exige la *Loi sur les transports au Canada*.

Transports Canada fait partie intégrante du Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui comprend :

- deux ministères – Transports Canada et Infrastructure Canada;
- 43 organisations à régie partagée p. ex. 21 administrations aéroportuaires et 17 administrations portuaires partout au Canada, la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, NAV CANADA ainsi que la Buffalo and Fort Erie Bridge Authority (en anglais seulement);
- 11 sociétés d'État p. ex. les quatre administrations de pilotage, VIA Rail Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et la Société canadienne des postes;
- un tribunal et deux organismes administratifs, soit le Tribunal d'appel des transports du Canada, l'Office des transports du Canada et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Ensemble, ces organismes contribuent à la compétitivité du Canada en offrant un réseau de transport efficace qui contribue à renforcer l'économie; en veillant à la sécurité et à la sûreté de notre réseau de transport; en protégeant l'environnement; en améliorant la qualité de vie dans nos villes et collectivités.

1.1.2 Résultats stratégiques et architecture des activités de programme

Tel qu'il est démontré à la figure 1, l'architecture des activités de programme de Transports Canada comprend 15 activités de programme qui contribuent à la réalisation des quatre résultats stratégiques du Ministère :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire;
4. un réseau de transport sûr.

La seizième activité de programme, Services internes, appuie les quatre résultats stratégiques. Ces derniers contribuent précisément à cinq résultats du gouvernement du Canada[2]. La section II du présent rapport explique de quelle façon les résultats stratégiques et les activités de programme de Transports Canada contribuent à ces secteurs de résultat.

[2] Source : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Cadre pangouvernemental.

Figure 1 : Architecture des activités de programme de Transports Canada

1.2 APPORT DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada a répertorié trois priorités opérationnelles[3] et une priorité de gestion[4] pour 2011-2012. Ces priorités correspondent au Profil de risque ministériel[5] du Ministère. Chaque priorité a un lien avec un ou plusieurs des résultats stratégiques de Transports Canada qui, ensemble, décrivent son mandat et ses activités de base. Les priorités opérationnelles et celles de gestion de 2011-2012 sont alignées aux engagements pris par le gouvernement du Canada.

Les réalisations par rapport à ces priorités ministérielles sont décrites dans les tableaux ci-dessous.

Le présent rapport qualifie de « nouvelles » les priorités établies pour la première fois; celles établies au cours du premier ou du deuxième exercice avant la publication du présent rapport sont désignées comme « priorités déjà établies », tandis que les anciens engagements sont considérés comme étant « en cours ».

[3] Les priorités opérationnelles permettent à Transports Canada d'atteindre de meilleurs résultats pour les Canadiens grâce à l'amélioration de la manière dont les programmes sont exécutés.

[4] Les priorités de gestion cherchent à améliorer les pratiques, les contrôles ou les systèmes de gestion de Transports Canada dans des domaines comme les ressources humaines, la gestion des risques, la gestion des biens immobiliers.

[5] Le Profil de risque ministériel aide Transports Canada à déterminer l'orientation de la gestion des risques ministériels. Le profil présente un aperçu des risques auxquels est exposé le Ministère à un moment donné.

Priorité	Type	Liens au résultat stratégique
Créer un cadre de surveillance afin de veiller à ce que la réglementation, les règlements et les initiatives réglementaires de Transports Canada soient modernes, simplifiés et efficaces	Nouvelle	Tous les résultats stratégiques

Résumé des réalisations

- Transports Canada a renforcé son processus de planification et d'établissement de priorités dans le cadre de la rédaction des règlements en créant le Comité sur les affaires législatives et réglementaires qui fournit un examen par les pairs à l'échelon de la haute direction pour veiller à ce que nos pratiques règlementaires soient solides, efficaces et efficientes. Le Comité a aussi élaboré un système de gestion des dossiers de réglementation axé sur les risques.
- Des ressources ont été consacrées à la *Commission sur la réduction de la paperasse* du gouvernement fédéral (lancée à l'hiver 2011) et à la participation au Conseil de coopération en matière de réglementation Canada-États-Unis.
- Transports Canada a contribué à une approche pangouvernementale de l'évaluation environnementale et de l'examen réglementaire de 74 grands projets de ressources dans le Sud du Canada et de 22 projets dans le Nord du Canada.

Travaux en cours

- Transports Canada participe à la réponse du gouvernement aux recommandations de la *Commission sur la réduction de la paperasse* concernant le système de réglementation fédéral; 12 recommandations visent le Ministère.
- Transports Canada dirige la mise en œuvre de 11 des 29 initiatives du Conseil de coopération en matière de réglementation Canada-États-Unis visant à harmoniser certaines approches dans les modes de transport afin d'assurer la sécurité et la sûreté, tout en simplifiant le fardeau réglementaire pour l'industrie.

Priorité	Type	Liens au résultat stratégique
Évaluer le cadre stratégique pour les transports	Nouvelle	Tous les résultats stratégiques

Résumé des réalisations

- Transports Canada a effectué une analyse des nouvelles tendances susceptibles d'avoir les plus grandes répercussions sur le Canada et son réseau de transport au cours des 10 à 15 prochaines années. Nous avons aussi entrepris des études et des recherches afin d'accroître notre compréhension des grands défis et des principales occasions et répercussions pour le secteur des transports du Canada, afin d'optimiser notre cadre stratégique renouvelé.

Travaux en cours

- Transports Canada poursuit le renouvellement de son cadre stratégique des transports de façon à s'assurer que les politiques, les programmes et les règlements permettent de relever les défis actuels et futurs et de tirer parti d'occasions pour les 10 à 15 prochaines années.
- Il évalue les cadres stratégiques actuels en matière de transport aérien et maritime, et passe en revue d'autres cadres stratégiques et réglementaires, afin de s'assurer de leur réactivité et de leur capacité à répondre aux besoins à long terme du secteur des transports.
- Le travail va se poursuivre relativement à notre stratégie en matière d'innovation afin de guider la prochaine génération des gains de productivité dans le secteur des transports et d'améliorer le rendement du réseau.

Priorité	Type	Liens au résultat stratégique
Rehausser la sûreté des passagers et du fret aériens ainsi que des employés des aéroports	Priorité déjà établie	Un réseau de transport sûr

Résumé des réalisations

- Des modifications à la *Mesure de sûreté visant le fret aérien* sont entrées en vigueur le 30 septembre 2011.
- La reconnaissance mutuelle des programmes de sûreté du fret aérien avec les États-Unis est entrée en vigueur le 31 mars 2012.
- Nous avons travaillé avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation mondiale des douanes afin de renforcer les normes internationales et de nous assurer que le Programme de sûreté du fret aérien soit conforme à celles-ci.
- La première série de modifications réglementaires visant à accroître la sûreté aux aéroports (Phase I) a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 4 janvier 2012.

Travaux en cours

- Une deuxième série de modifications réglementaires visant à accroître la sûreté aux aéroports (Phase II) est en cours d'élaboration, de même que des exigences touchant les transporteurs aériens. Les dates cibles ont été reportées en raison d'autres priorités ministérielles.
- Transports Canada partage sur une base régulière de l'information dans le cadre de rencontres de l'OACI et avec ses partenaires multilatéraux et bilatéraux afin de promouvoir l'approche canadienne en matière de réglementation et d'examiner des possibilités de reconnaissance mutuelle.
- Nous avons consulté des partenaires fédéraux et de l'industrie relativement à l'ébauche du programme national de sûreté de l'aviation civile, et le processus d'approbation va se poursuivre.

Priorité	Type	Liens au résultat stratégique
Continuer d'améliorer la gouvernance au sein de Transports Canada	Priorité déjà établie	Tous les résultats stratégiques

Résumé des réalisations

- Transports Canada a mis en œuvre un nouveau Processus de planification intégrée en septembre 2011 en vue de la planification pour l'exercice 2012-2013. Les données de planification et de rapport de nature financière et non financière du Ministère ont été entièrement intégrées selon une approche monoétape.
- Nous avons mis sur pied le Centre d'expertise sur les paiements de transfert comme organisation permanente au sein du Ministère afin de soutenir la conception et la prestation des programmes de subventions et de contributions. La formation essentielle a été entreprise, et tous les programmes nouveaux et reconduits utilisent les outils de conception élaborés par le Centre.
- Nous avons renforcé la gestion du portefeuille par l'entremise d'un engagement systématique et soutenu des premiers dirigeants des sociétés d'État du portefeuille ainsi que des organismes clés.

Travaux en cours

- Une boîte à outils de l'excellence en matière de gestion des programmes est devenue une source clé d'information pour les responsables des paiements de transfert du Ministère, et d'autres outils seront ajoutés en 2012-2013.

1.3 ANALYSE DES RISQUES

1.3.1 Contexte opérationnel

Les transports sont omniprésents dans toutes les activités sociales et économiques du Canada. Ils ouvrent les marchés aux fournisseurs et aux consommateurs de ressources naturelles et de produits agricoles, de biens manufacturés et de services, et donnent accès au travail et aux activités de loisirs aux Canadiens et aux visiteurs. Les transports relient les collectivités de tout le Canada, dans des conditions diverses et parfois extrêmes. En raison de sa vaste étendue, le réseau de transport du Canada est potentiellement vulnérable à certaines menaces sérieuses qui peuvent avoir des répercussions imprévues ou même catastrophiques.

En outre, des risques sont introduits dans le réseau de transport en raison de la structure complexe de ce dernier, qui comprend de multiples ordres de gouvernement interagissant avec les intervenants du secteur privé et les utilisateurs. Une telle complexité impose à Transports Canada de gérer les risques de manière efficace – de cerner et d'analyser les risques dans la mesure du possible, et d'élaborer des stratégies d'atténuation appropriées – afin de pouvoir atteindre ses résultats stratégiques.

1.3.2 Mode de gestion des risques

Transports Canada continue de mettre en place une solide structure de gouvernance pour la gestion des risques, comme décrit dans la Politique de gestion intégrée du risque du Ministère. Il s'agit d'un outil important permettant de prendre des décisions éclairées et de réaliser des analyses réalistes quant à la manière de tenir compte des risques. Elle vise à promouvoir l'intégration systématique des pratiques de gestion des risques afin de répondre aux risques connus ainsi qu'à l'incertitude.

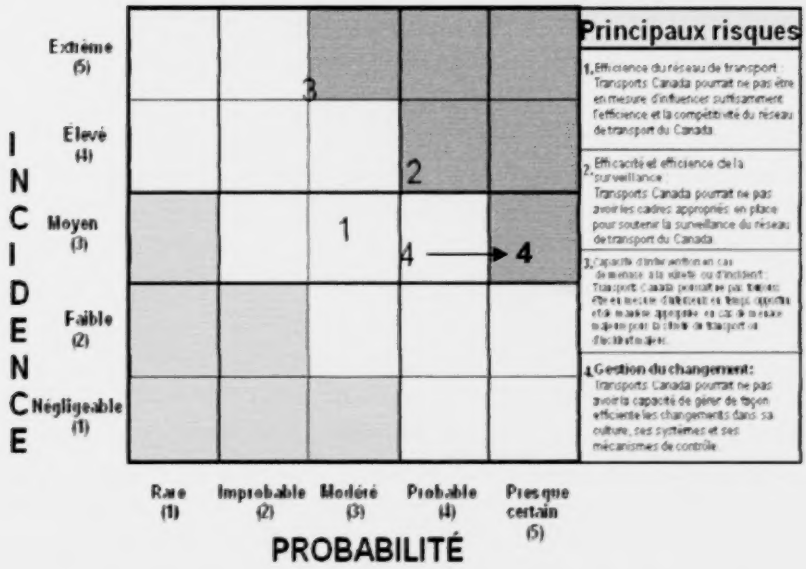
Le partage de l'information sur les risques entre les différents secteurs fonctionnels et de planification stratégique s'effectue par l'entremise du Groupe de travail sur la gestion des risques ministériels, formé de représentants de l'ensemble des groupes et des régions. Ce forum sert également à examiner et à promouvoir les initiatives du Ministère en matière de gestion des risques intégrée en plus de contribuer à ces initiatives. Un Centre d'expertise en gestion du risque a été mis sur pied pour fournir un soutien continu à la direction et aux employés dans la promotion d'une approche uniforme à l'égard de la détermination et de l'évaluation des risques, et de la réponse à ces derniers. L'analyse intégrée des risques pour le Ministère permet en retour d'établir un sentiment de confiance au sein du Ministère et des intervenants.

Le Profil de risque ministériel présente un portrait clair des principaux secteurs de risque. Il permet à la direction de cibler son attention et ses actions sur ce qui est le plus important et indique les éléments qui pourraient être améliorés. Nous le révisons deux fois par année, au début du processus de planification et à la mi-exercice. Nous l'adaptons aussi, au besoin, afin de refléter les conséquences des activités de réponse aux risques et les changements de notre contexte opérationnel à mesure qu'ils se présentent.

1.3.3 Principaux secteurs de risque et réponses au risque

Au moyen d'une analyse de l'environnement et de consultations à l'échelle du Ministère, Transports Canada a cerné quatre principaux secteurs de risque pour son Profil de risque ministériel 2011. Il a évalué ces risques en fonction de la probabilité qu'ils se produisent, et de leur incidence éventuelle sur sa capacité d'atteindre ses résultats stratégiques. Les mesures d'atténuation qui sont mises en œuvre ont été déterminées. Les quatre principaux secteurs de risque sont les suivants : 1) efficience du réseau de transport; 2) efficacité et efficience de la surveillance; 3) capacité d'intervention en cas de menace à la sûreté ou d'incident; 4) gestion des changements.

Figure 2 : Profil de risque ministériel de Transports Canada (révisé en février 2012)



Les réponses aux risques liées au Profil de risque ministériel 2011 respectent tous l'échéancier prévu. Un certain nombre de réponses aux risques sont entièrement mises en œuvre ou sont maintenant devenues des activités en cours.

(1) Efficience du réseau de transport : Transports Canada pourrait ne pas être en mesure d'influencer suffisamment l'efficience et la compétitivité du réseau de transport du Canada.

Le réseau de transport du Canada est exploité par de nombreuses instances publiques et privées. Il doit être sûr et sécuritaire, tout en étant efficient et fiable, car les Canadiens en dépendent pour le transport des personnes et des biens sur de vastes distances et vers les marchés mondiaux par voies aérienne, maritime et terrestre.

Pour répondre aux facteurs de risque touchant l'efficience, Transports Canada soutient des investissements stratégiques importants dans l'infrastructure de transport au moyen d'une large mobilisation des intervenants, de partenariats novateurs et de processus d'examen rigoureux. Une analyse des projets axée sur les risques réduit le fardeau administratif qui pèse sur le Ministère et sur les bénéficiaires à faible risque. De plus, le travail se poursuit pour renouveler le Cadre stratégique des transports.

(2) Efficacité et efficience de la surveillance : La surveillance du réseau de transport national assurée par Transports Canada pourrait ne pas être suffisamment souple et adaptable en vue de faire face aux conditions en constante évolution.

Transports Canada est l'unique organisme de réglementation en matière de sécurité, de sûreté et de protection contre la pollution pour plusieurs modes de transport et le Ministère partage ses responsabilités réglementaires pour d'autres modes et dans d'autres secteurs. Il s'agit

aussi d'un partenaire financier important. Pour répondre aux besoins des Canadiens, les mécanismes de Transports Canada en matière de politiques, de programmes et de réglementation doivent être adaptés aux réalités opérationnelles actuelles, de même qu'aux tendances et aux obligations internationales.

Nous avons mis en place une structure de gouvernance et défini clairement les liens hiérarchiques, les rôles et les responsabilités afin de répondre aux risques touchants les activités de surveillance réglementaire. Nous avons mis sur pied le Comité sur les affaires législatives et réglementaires, avec le soutien d'un système de gestion des priorités en matière de réglementation axé sur les risques. Nous avons rédigé ou appliqué plusieurs modifications réglementaires. Nous sommes aussi en train d'élaborer des procédures d'orientation en matière de contrôle et de surveillance ainsi que de mettre à jour le cadre de réglementation avec nos partenaires gouvernementaux. Des améliorations importantes continuent d'être apportées aux systèmes de gestion de la sécurité par l'entremise du Conseil consultatif des inspections, et des outils de formation technique sont en cours d'élaboration. Des plans d'action de la direction pour donner suite aux constatations des vérifications et des évaluations axées sur les risques sont en cours. Par exemple, une vérification des programmes délégués de la sécurité maritime achevée en janvier 2011, a constaté qu'un système mieux structuré et plus rigoureux d'orientation fonctionnelle et de surveillance de la conformité devrait être mis en place. Les recommandations de la vérification portent sur la nécessité de documenter les initiatives mises en œuvre ainsi que leurs éléments clés, et qu'un cadre de surveillance du rendement devrait être mis en place. Environ 60 p. 100 des produits livrables du Plan d'action de la direction ont été réalisés en 2011-2012. Nous prévoyons terminer la majeure partie du travail restant au cours de la prochaine année.

(3) Capacité d'intervention en cas de menace à la sûreté ou d'incident :
Transports Canada pourrait ne pas toujours être en mesure d'intervenir en temps opportun et de manière appropriée en cas de menace majeure pour la sûreté du transport ou d'incident majeur.

La confiance de la communauté internationale et du public dans la sûreté des infrastructures de transport du Canada revêt une importance cruciale et elle nécessite la coopération de nombreux intervenants. Les facteurs de risque comprennent des rôles et des responsabilités mal définis ou mal compris concernant les organismes tiers sur lesquels Transports Canada compte pour obtenir des renseignements de sécurité et à la durée de vie critique, et la complexité d'événements de sûreté potentiels à l'échelle nationale et internationale.

Pour y répondre, Transports Canada améliore sans cesse sa façon d'évaluer, de suivre et de définir les risques prioritaires et les menaces émergentes. Nous précisons aussi les rôles et les responsabilités des partenaires externes en élaborant des plans en matière d'incidents et de situations d'urgence, et en participant à des exercices conjoints. Par exemple :

- nous avons élaboré un Plan stratégique de gestion des urgences pour le Ministère;
- nous avons mis en œuvre le Plan de gestion des incidents de sûreté aérienne;
- nous sommes en train d'améliorer le Programme de sûreté du fret aérien;

- nous élaborons un programme national de sûreté de l'aviation civile;
- nous élaborons des mesures pour veiller à la sûreté du transport des marchandises dangereuses par train et par camion;
- nous renforçons la sûreté des ponts et des tunnels internationaux à plus haut risque.

(4) Gestion des changements : Transports Canada pourrait ne pas avoir la capacité de gérer de façon efficiente les changements dans sa culture, ses systèmes et ses mécanismes de contrôle.

Pour atteindre ses résultats stratégiques, Transports Canada doit gérer efficacement les changements et répondre à ceux qui se produisent rapidement. Parmi les principaux facteurs de risque, mentionnons les changements démographiques et les ressources financières et humaines limitées. De fait, la haute direction a changé la probabilité liée aux risques gestion des changements de « probable » à « presque certain » en février 2012, compte tenu des restrictions de ressources sans cesse croissantes.

Une réponse clé au défi que représente la gestion des changements consiste à assurer la cohérence entre notre nouvelle structure de gouvernance et les pratiques fonctionnelles et régionales actuelles et à assurer la confiance envers celle-ci, tout en favorisant une gestion axée sur les résultats. Transports Canada a amélioré sa gouvernance en favorisant une utilisation optimale des ressources. Notre nouveau Processus de planification intégrée, mis en œuvre en septembre 2011, réunit maintenant entièrement tous les renseignements financiers et non financiers selon une approche monoétape qui prévoit un meilleur soutien des efforts visant à atteindre les priorités et les résultats stratégiques du Ministère. Des outils de ressources humaines sont en train d'être élaborés pour la gestion des changements dans le contexte de la transition démographique et des besoins financiers.

1.4 SOMMAIRE DU RENDEMENT

En 2011-2012, les progrès réalisés par Transports Canada vers l'atteinte des priorités ministérielles ont eu pour effet de rendre le réseau de transport du Canada plus sûr, plus sécuritaire, plus efficient et plus durable. Nous avons accru la sûreté des passagers aériens et du fret aérien, de même que celle des travailleurs aux aéroports. Le cadre de surveillance pour tous les modes et pour les régions du Canada est plus solide et réactif, et le cadre stratégique des transports est en train d'être renouvelé.

Depuis 2006, près de 6 milliards de dollars de diverses sources, notamment Transports Canada, ont été engagés dans les portes d'entrée et les corridors commerciaux du Canada, en tirant le meilleur parti possible d'importants investissements publics et privés. Ces investissements dans l'infrastructure à la grandeur du pays permettent le transport rapide et efficient des marchandises vers le marché mondial, et renforceront la compétitivité économique à long terme du Canada. De plus, les améliorations apportées à l'infrastructure des aéroports, des ports et des passages à niveau se traduisent par une amélioration immédiate et durable du bien-être des Canadiens et des voyageurs internationaux.

1.4.1 Ressources financières

Pour appuyer son mandat, Transports Canada a reçu et utilisé les ressources suivantes :

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)

Dépenses prévues	Autorisations totales*	Dépenses réelles*
1 590	**1 694**	**1 281**

*Ces données ne comprennent pas les montants transférés à Services partagés Canada.

Nota : Les explications des écarts sont fournies dans les Tableaux récapitulatifs du rendement ci-dessous, selon les résultats stratégiques et les services internes.

1.4.2 Ressources humaines

Ressources humaines pour 2011-2012 (équivalents temps plein)

Prévues	Réelles	Écart
5 346	**5 045**	**301**

1.4.3 Contribution de Transports Canada à la Stratégie fédérale de développement durable

La Stratégie fédérale de développement durable met en évidence l'engagement du gouvernement du Canada à améliorer la transparence de la prise de décisions en matière d'environnement en adoptant des buts et des objectifs environnementaux stratégiques clés. Transports Canada s'assure que l'étude de ces résultats est une partie intégrante de ses processus de prise de décisions.

Le Ministère contribue aux thèmes suivants : I - Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air; II - Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau; III - Protéger la nature; IV - Réduire l'empreinte écologique en commençant par le gouvernement, tels qu'ils sont représentés par les identificateurs visuels et les activités de programme connexes ci-dessous :

Thème I
Relever les défis des changements climatiques et de la qualité de l'air

Activité de programme 1.4 : Innovation dans le secteur des transports
Activité de programme 2.1 : Air pur – Transport

Thème II
Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau

Activité de programme 1.4 : Innovation dans le secteur des transports
Activité de programme 2.2 : Eau propre – Transport

Thème II
Maintenir la qualité et la disponibilité de l'eau

Activité de programme 2.2 : Eau propre – Transport

Thème III
Protéger la nature

Activité de programme 2.3 : Gérance de l'environnement – Transport

En 2011-2012, Transports Canada a pris en considération les effets environnementaux des initiatives qui sont assujetties à la directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale stratégique des projets de politiques, de plans et de programmes. Au moyen du processus d'évaluation environnementale stratégique, il a été constaté que les initiatives ministérielles ont des effets environnementaux positifs ou négatifs sur les buts et les objectifs des quatre thèmes. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les résultats des évaluations environnementales stratégiques, veuillez consulter la page Web sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités à l'appui du développement durable et les évaluations environnementales stratégiques de Transports Canada, veuillez consulter le site Web sur la stratégie de développement durable de Transports Canada. Pour toute l'information relative à la stratégie fédérale de développement durable, veuillez consulter le site Web d'Environnement Canada.

1.4.4 Tableaux récapitulatifs du rendement selon les résultats stratégiques et les services internes

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient						
Indicateurs de rendement		**Cibles**		**Rendement de 2011-2012**		
Niveau de productivité du secteur des transports (indice)		Accroître le niveau de productivité de 2,5 à 5 p. 100 par rapport aux données de référence de 2009 (Indice de productivité >113 en 2014)		La productivité du secteur des transports s'est accrue de 3,9 p. 100 de 2009 à 2010 (les chiffres concernant le transport routier des marchandises pour compte d'autrui ne sont pas inclus, car ils sont en cours d'actualisation). Cela est principalement attribuable à une augmentation de la production du secteur des transports découlant du rétablissement de la demande à la suite du ralentissement économique en 2009.		
Niveau des coûts dans le secteur des transports (indice)		Maintenir l'augmentation des coûts unitaires à un maximum de 11 p. 100 sur un horizon de cinq ans par rapport aux données de référence de 2009 (indice des coûts < 111 en 2014)		Les coûts unitaires pour le même sous-ensemble ont diminué de 1,1 p. 100. La diminution s'explique par une réduction du coût unitaire d'investissement, de même que du coût unitaire d'autres matériaux et services.		
Activité de programme	**Dépenses réelles en 2010-2011 (en millions de dollars)**	**2011-2012 (en millions de dollars)**				**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
		Budget principal des dépenses	**Dépenses prévues**	**Autorisations totales**	**Dépenses réelles**	
Cadres qui appuient le marché des transports	10	9	9	10	10	**Un marché équitable et sécurisé**
Portes d'entrée et corridors	243	541	544	542	200	**Une croissance économique forte**

Infrastructures de transport	282	291	334	384	366	**Une croissance économique forte**
Innovation dans le secteur des transports	11	14	14	15	11	**Une économie fondée sur l'innovation et le savoir**
Total*	**546**	**854**	**901**	**951**	**587**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Portes d'entrée et corridor : Les retards des projets de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique comptent pour 257 millions de dollars de l'écart. Parmi les principaux facteurs contribuant aux retards, mentionnons les approbations de projets complexes, les difficultés des bénéficiaires du secteur privé à aller de l'avant après la récession économique et une difficile collaboration entre de multiples intervenants.

Les retards des projets du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers comptent pour 61 millions de dollars. De nombreux facteurs ont influencé ce retard, notamment les défis associés à la conception des projets, les difficultés liées à l'acquisition des propriétés, les approbations environnementales complexes et les conditions météorologiques défavorables.

En outre, des difficultés dans les négociations avec les propriétaires des terrains industriels devant être occupés par l'esplanade du Passage international de la rivière Detroit ont retardé l'acquisition des propriétés. Transports Canada a dû reporter plusieurs études sur la réinstallation des services publics jusqu'à ce que les négociations soient plus avancées, ce qui représente un écart de 23,7 millions de dollars.

Infrastructure de transport : L'écart de 18 millions de dollars est attribuable à de nombreux facteurs, y compris les retards dans la négociation des ententes de contribution ainsi que les coûts plus faibles pour l'évaluation et l'aliénation des actifs et des biens immobiliers. Notamment, les retards du projet de l'autoroute 5 en raison des difficultés techniques et des changements de conception en vertu de l'Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais comptent pour 12,7 millions de dollars de cet écart. Ces fonds seront reportés aux exercices futurs pour l'achèvement des projets.

Innovation dans le secteur des transports : L'écart de 3,6 millions de dollars est imputable principalement aux retards dans l'approbation et la signature des ententes de contribution avec les bénéficiaires en vertu du programme de Partenariat pour la sécurité et la prospérité, ce qui représente 2,1 millions de dollars, et un écart de 1,4 million de dollars lié à divers projets de systèmes de transport intelligents dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières.

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement		
Indicateurs de rendement	**Cibles**	**Rendement de 2011-2012**
Émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports (en tonnes d'équivalent CO_2)	Les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports sont conformes aux objectifs du gouvernement du Canada tels qu'ils ont été établis dans le document « Prendre le virage »	Selon les plus récentes données disponibles, les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports ont diminué légèrement en 2010 par rapport à 2005 (de 170 mégatonnes (Mt) d'équivalent CO_2 en 2005 à 166 Mt en 2010).[6]
Pourcentage de réduction des polluants atmosphériques provenant du secteur des transports	Réduction du niveau de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports conforme aux objectifs qui seront fixés dans le « Programme relatif à l'air pur »	Entre 2005 et 2010,[7] les émissions de polluants atmosphériques provenant du secteur des transports ont constamment baissé, principalement en raison des initiatives réglementaires visant les véhicules routiers et au renouvellement du parc de véhicules. Pendant cette période, les émissions ont diminué pour les particules fines (de 10 p. 100), les oxydes de soufre (de 14 p. 100), les oxydes d'azote (de 10 p. 100), les composés organiques volatils (de 17 p. 100) et le monoxyde de carbone (de 8 p. 100).

[6] Environnement Canada, Division de l'analyse et de la modélisation, 10 mai 2012.
[7] Environnement Canada, Inventaire national des rejets de polluants, 2012.

Activité de programme	Dépenses réelles en 2010-2011 (en millions de dollars)	2011-2012 (en millions de dollars)				Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	
Air pur – Transport	17	5	5	16	14	**Un environnement propre et sain**
Eau propre – Transport	8	6	6	6	7	**Un environnement propre et sain**
Gérance de l'environnement – Transport	40	7	7	34	23	**Un environnement propre et sain**
Total*	**65**	**18**	**18**	**56**	**44**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Air pur – Transport : Un écart de 2 millions de dollars est principalement imputable aux retards dans l'adoption de la prochaine génération de mesures en matière de transports propres approuvées en 2011-2012.

Eau propre – Transport : L'écart de 1 million de dollars est principalement attribuable à la décision de Transports Canada de maintenir le Programme national de surveillance aérienne (voir la section 2.2.2), et à la promotion du régime visant les substances nocives et potentiellement dangereuses, de même qu'aux Évaluations des risques des interventions environnementales.

Gérance de l'environnement – Transport : L'écart de 11 millions de dollars est attribuable aux retards des activités d'assainissement de l'environnement financées dans le cadre du Plan d'action relatif aux sites contaminés fédéraux qui sont causés par des facteurs comme des difficultés dans le travail d'enquête, la conception du projet, les conditions météorologiques et les appels d'offres. Ces fonds ont été reportés aux exercices futurs pour l'achèvement des projets.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire						
Indicateurs de rendement		**Cibles**		**Rendement de 2011-2012**		
Nombre et taux d'accidents ou de décès par mode de transport		Maintenir ou réduire les taux d'accidents et de décès par mode, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport		Selon leurs données de référence, tous les modes ont maintenu ou amélioré leur taux d'accidents ou de décès. Il y a eu une augmentation de 3 p. 100 des accidents signalés, et aucun décès se rapportant au transport des marchandises dangereuses. Des données additionnelles sont présentées dans le rapport Les transports au Canada 2011.		
Activité de programme	**Dépenses réelles en 2010-2011 (en millions de dollars)**	**2011-2012 (en millions de dollars)**				**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
		Budget principal des dépenses	**Dépenses prévues**	**Autorisations totales**	**Dépenses réelles**	
Sécurité aérienne	211	249	253	244	222	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Sécurité maritime	83	72	74	75	76	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Sécurité ferroviaire	31	37	38	38	33	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Sécurité routière	42	24	24	26	24	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Transport des marchandises dangereuses	14	13	13	14	14	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Total*	**381**	**395**	**402**	**397**	**368**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Sécurité aérienne : L'écart de 22 millions de dollars est attribuable principalement à un excédent de 16,1 millions de dollars dans le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires lié au retard à signer l'accord avec la province de Québec, de même qu'au retards dans le démarrage de projet. Un autre excédent de 3,8 millions de dollars découle des dépenses de fonctionnement moindres que prévu.

Sécurité ferroviaire : Un excédent de 3,9 millions de dollars dans le Programme d'amélioration des passages à niveau est attribuable au retard dans l'achèvement de divers projets et à des coûts de projet moindres que prévu.

Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr		
Indicateurs de rendement	**Cibles**	**Rendement de 2011-2012**
Nombre d'ajustements apportés au cadre de réglementation canadien	Deux	Deux touchant la sûreté aérienne : - modification du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* afin d'établir les programmes de sûreté aéroportuaire; - modifications renforçant la Mesure de sûreté visant le fret aérien.
Pourcentage de Canadiens qui se disent confiants quant à la sûreté du réseau de transport	Maintenir ou augmenter la confiance concernant la sûreté du réseau de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport	Transports Canada n'a recueilli aucune donnée sur la confiance du public en 2011-2012.

Activité de programme	**Dépenses réelles en 2010-2011 (en millions de dollars)**	**2011-2012 (en millions de dollars)**				**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
		Budget principal des dépenses	**Dépenses prévues**	**Autorisations totales**	**Dépenses réelles**	
Sûreté aérienne	43	50	51	46	43	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Sûreté maritime	20	22	22	20	18	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal	7	6	7	6	6	**Un Canada sécuritaire et sécurisé**
Total*	**70**	**78**	**80**	**73**	**67**	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

Renseignements sur les écarts importants (entre les autorisations totales et les dépenses réelles)

Sûreté aérienne : Un excédent de 3,5 millions de dollars découle principalement du retard à mettre à l'essai l'équipement de contrôle du programme de sûreté du fret aérien avec la Transportation Security Administration des États-Unis, et d'un besoin moindre pour des services professionnels.

Sûreté maritime : Un excédent de 2,1 millions de dollars est attribuable en partie à un excédent dans le Fonds de coordination de la sûreté maritime.

Activité de programme : Services internes						
Indicateurs de rendement		**Cibles**		**Rendement de 2011-2012**		
Taux de satisfaction des clients des Services internes		Taux de satisfaction égal ou supérieur à 85 p. 100		**Résultats obtenus** 89,1 p. 100 des répondants étaient d'accord ou fortement d'accord pour dire qu'ils sont satisfaits quant à la rapidité des réponses. 87,5 p. 100 des répondants étaient d'accord ou fortement d'accord pour dire que la qualité du service répond aux besoins de leur organisation.		
Activité de programme	**Dépenses réelles en 2010-2011 (en millions de dollars)**	**2011-2012 (en millions de dollars)**				**Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada**
		Budget principal des dépenses	**Dépenses prévues**	**Autorisations totales***	**Dépenses réelles***	
Services internes	227	185	189	217	215	
Total**	**227**	**185**	**189**	**217**	**215**	

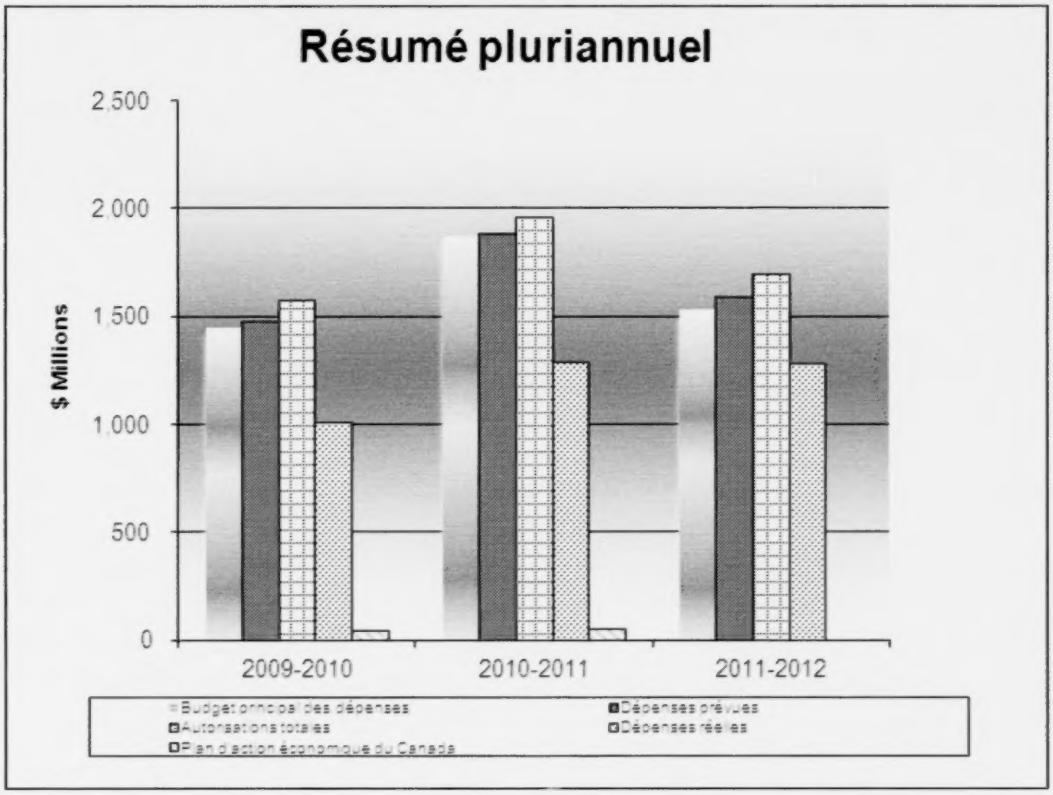
*Ces données ne comprennent pas les montants transférés à Services partagés Canada.
**En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact.

1.5 PROFIL DES DÉPENSES

La figure 3 montre l'évolution des dépenses de Transports Canada (dépenses prévues, dépenses autorisées et dépenses réelles) de 2009-2010 à 2011-2012. L'écart relatif aux dépenses réelles, de 1,012 million de dollars en 2009-2010 à 1,281 millions de dollars en 2011-2012, est en partie attribuable à un changement de méthode comptable en matière de paiements de loyer des administrations aéroportuaires. Toutefois, le changement n'a pas d'incidence sur le montant brut

global que le Ministère peut dépenser[8]. La hausse des dépenses réelles est aussi attribuable aux grandes initiatives au sein du Ministère au cours de la même période, comme l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers.

Figure 3 : Évolution des dépenses de Transports Canada



1.6 BUDGET DES DÉPENSES PAR CRÉDIT VOTÉ

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les crédits et les dépenses législatives de Transports Canada, veuillez consulter les *Comptes publics du Canada 2012* (volume II). La version électronique des Comptes publics du Canada 2012 est disponible sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

[8] Les paiements de loyer des administrations aéroportuaires ont commencé à être versés directement au Trésor en 2010-2011 plutôt que d'être portés aux recettes à valoir sur le crédit. Comme compensation à ce changement, Transports Canada bénéficiera d'une augmentation permanente de son niveau de référence.

SECTION II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

Les quatre résultats stratégiques de Transports Canada reflètent les avantages durables et à long terme pour les Canadiens qui découlent de notre mandat et de notre vision, et ils appuient nos obligations. Il s'agit des résultats suivants :

1. un réseau de transport efficient;
2. un réseau de transport respectueux de l'environnement;
3. un réseau de transport sécuritaire;
4. un réseau de transport sûr.

Les efforts du Ministère pour atteindre ces résultats sont mesurés en fonction des progrès réalisés à l'égard des résultats attendus[9], des indicateurs de rendement[10] et des objectifs[11], tels qu'ils figurent dans la structure de l'architecture des activités de programme pour 2011-2012 de Transports Canada.

Cette section démontre de quelle manière nous avons atteint nos résultats attendus et elle présente les ressources financières et non financières dédiées à chaque activité de programme.

2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT

Un réseau de transport efficient a besoin d'un cadre stratégique solide et moderne qui appuie le marché ainsi que d'infrastructures pour rehausser la compétitivité économique à long terme du Canada. Le Canada engage des investissements dans des infrastructures stratégiques pour s'assurer que les fonds sont consacrés là où on en a le plus besoin pour stimuler la croissance économique et améliorer la qualité de vie des collectivités et mieux positionner le Canada sur le marché mondial qui évolue rapidement. Les initiatives d'infrastructures de transport créent des emplois, appuient le commerce et le tourisme, relient les Canadiens et attirent les investisseurs. Le Canada fait la promotion des accords financiers novateurs pour les infrastructures de transport au moyen de partenariats public-privé afin de stimuler l'innovation, de mieux gérer les risques et de mobiliser les investissements publics dans toute la mesure du possible, et ce, compte tenu des compressions financières considérables dans la plupart des administrations.

Pour se prévaloir des avantages dont dispose le Canada sur le plan géographique et sur celui de son réseau de transport, nous élaborons trois stratégies sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux. Les portes d'entrée relient le Canada à ses partenaires commerciaux. À leur tour, les corridors relient les portes d'entrée les unes aux autres et aux principaux marchés d'Amérique du Nord. Des stratégies ciblées sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux incitent les secteurs public et privé à collaborer pour faire face aux obstacles

[9] Par *résultat attendu*, on entend un résultat à l'atteinte duquel Transports Canada contribue grâce à diverses activités de son architecture des activités de programme.

[10] *Indicateur de rendement* est une statistique ou un paramètre qui, lorsqu'on en fait le suivi dans le temps, fournit des renseignements sur les tendances de l'état d'une activité.

[11] Par *objectif*, on entend une cible de rendement particulière liée à un indicateur de rendement par rapport auquel on compare le rendement réel.

stratégiques, réglementaires et opérationnels à l'efficience, à la sécurité, à la sûreté et à la durabilité des transports. Elles permettent également de resserrer les partenariats internationaux par la sensibilisation et le marketing afin de rehausser la compétitivité du Canada sur le marché mondial.

L'évolution des courants commerciaux mondiaux, l'augmentation et le vieillissement de la population et les effets des changements climatiques entraînent de nouveaux défis qui exigent de nouvelles solutions pour permettre au réseau de transport du Canada de demeurer efficient, accessible et productif. Grâce à la coopération internationale, aux investissements dans la recherche et le développement et à l'application de nouvelles innovations et de technologies de pointe, le réseau de transport canadien peut devenir encore plus efficient. L'innovation permet de résoudre les problèmes d'accessibilité, de sécurité et de sûreté et elle contribue à atténuer l'incidence des transports sur l'environnement.

Ce résultat stratégique est appuyé par trois priorités ministérielles exposées dans la section 1.2 de ce rapport et il contribue à trois résultats du gouvernement du Canada : *Un marché équitable et sécurisé*, *Une croissance économique forte* et *Une économie axée sur l'innovation et le savoir.*

Les quatre activités de programme[12] qui appuient ce résultat stratégique sont les suivantes :

2.1.1 Cadres qui appuient le marché des transports;
2.1.2 Portes d'entrée et corridors;
2.1.3 Infrastructures de transport;
2.1.4 Innovation dans le secteur des transports.

Les prochaines sections indiquent de quelle manière nous avons rempli nos engagements présentés dans les faits saillants de la planification du *Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012* de Transports Canada. Les résultats réels atteints par rapport aux résultats attendus, y compris les indicateurs de rendement et les objectifs, sont également présentés ci-dessous.

LE SAVIEZ-VOUS?

Le réseau ferroviaire du Canada est le troisième en importance au monde et vient au quatrième rang quant au volume des marchandises traitées. Quarante p. 100 des exportations du Canada dépendent du transport ferroviaire.

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports

Description : L'activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports encourage l'efficience des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et

[12] Un *programme* est défini comme étant un groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes conçu et géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire. L'*activité de programme* regroupe les programmes identifiables les plus importants que gère le Ministère.

viable. Les activités comportent l'établissement de régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs pour tous les modes de transport, la définition des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent de l'autorité du Parlement, la surveillance du réseau de transport et la représentation des intérêts du Canada auprès des tribunes internationales sur les transports et d'autres organismes internationaux.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
9	10	10	62	76	14

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Un secteur des transports concurrentiel et viable d'un point de vue financier au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports	Pourcentage de plaintes fondées sur la compétitivité déposées auprès de l'Office des transports du Canada	Diminution de 5 p. 100 du nombre de plaintes d'ici 2011
Résultats obtenus		
Cet indicateur est en cours d'examen.		

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

La Politique sur le transport aérien international Ciel bleu offre un cadre qui favorise la compétitivité durable à long terme et des services aériens internationaux nouveaux et élargis. Depuis l'introduction de la politique Ciel bleu en 2006, le gouvernement du Canada a négocié des accords de transport aérien avec près de 60 pays. Nous avons maintenant des accords « ouverts » sur le transport aérien touchant plus de 43 pays qui représentent environ 72 p. 100 de la totalité de notre trafic aérien international.

Les progrès réalisés en 2011-2012 comprennent notamment : des accords élargis avec le Mexique, le Japon et la Chine, un premier accord avec la Colombie et des accords de type Ciel ouvert avec le Honduras, le Nicaragua, Curaçao et Saint-Martin.

Transports Canada a effectué une analyse exhaustive des questions et des pressions qui nuisent à la compétitivité et à l'efficience du secteur du transport maritime. Des discussions avec les intervenants ont eu lieu à Vancouver, Montréal et Halifax.

Une modification de la *Loi sur le cabotage* a été incluse dans le budget de 2012, déposé le 29 mars 2012, afin de soutenir la demande croissante pour l'exploration, le développement et la production de ressources, de même que pour le ravitaillement et l'entretien des bâtiments et des services intérieurs (utilisation des bâtiments, gens de mer, entretien). La modification proposée permettrait à des bâtiments étrangers et à des bâtiments non dédouanés de servir à des activités sismiques au-dessus du plateau continental du Canada sans avoir à obtenir un permis de cabotage.

Le gouvernement donne suite à sa réponse aux recommandations de l'Examen des services ferroviaires marchandises et à son engagement à améliorer l'efficacité, l'efficience et la fiabilité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises.

Le 31 octobre 2011, le gouvernement a annoncé la nomination de M. Jim Dinning à la direction d'un processus de facilitation de six mois visant à élaborer un modèle d'entente de services et un processus de règlement des différends commerciaux simplifié. Le Comité de facilitation des intervenants s'est réuni à six reprises entre décembre 2011 et la fin de mars 2012. Le processus s'est terminé en avril 2012 et le Rapport final du facilitateur est maintenant disponible. Bien que les parties non pas pu trouver un avis unanime sur tous les enjeux, les intéressés pourront se fonder sur les progrès accomplis en se servant des modèles d'entente de service et processus de règlement des différends commerciaux proposés par M. Dinning dans son rapport.

En collaboration avec Agriculture et Agroalimentaire Canada, Transports Canada dirige une analyse en profondeur de la chaîne d'approvisionnement du grain afin d'examiner les difficultés auxquelles le secteur est confronté et de déterminer des solutions possibles. Ce rapport sera achevé au début de l'automne 2012.

Leçons retenues

Le réseau de transport du Canada doit être en mesure de relever les défis futurs qui pourraient nuire à sa compétitivité et à son efficience, et de tirer parti des occasions qui se présentent. Transports Canada a établi comme pratique exemplaire de coopérer étroitement avec d'autres ministères et organismes fédéraux ayant des responsabilités connexes, le secteur privé et des partenaires publics dans l'élaboration de politiques favorisant l'efficience.

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors

Description : Inspirée par le Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques, l'activité de programme Portes d'entrée et corridors vise à appuyer le commerce international du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales en créant des réseaux de transport liés au commerce plus efficients, fiables et homogènes au Canada. L'activité de programme a pour fonction de définir des stratégies et des cadres en vue d'améliorer et d'intégrer des réseaux de transport dans les principales régions, de favoriser les partenariats entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, d'appuyer et de surveiller les projets qui contribuent à améliorer la capacité et l'efficience des infrastructures des portes d'entrée et des corridors, d'élaborer et de mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors et d'encourager l'utilisation des portes d'entrée et des corridors.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
544	542	200	63	74	11

Rendement de 2011-2012

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
Un niveau accru d'échanges commerciaux grâce aux portes d'entrée et aux corridors commerciaux stratégiques du Canada	Volume des échanges par les portes et les corridors commerciaux stratégiques du Canada	À confirmer, une fois que l'on aura obtenu la projection des données de référence concernant les échanges commerciaux de la part du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international Canada ou du Service des délégués commerciaux cinq ans après le parachèvement du projet

Résultats obtenus

Cet indicateur est en cours d'examen.

Évaluer l'incidence des investissements effectués dans des projets liés aux portes d'entrée et d'autres mesures sur les volumes et la valeur des échanges commerciaux est un travail de longue haleine qui ne sera possible qu'une fois les projets terminés et opérationnels. Pour les exercices 2010-2011 à 2011-2012, la valeur du commerce international du Canada a augmenté de 10,3 p. 100, dépassant les niveaux d'avant la récession. En particulier, de 2010-2011 à
2011-2012, le nombre de conteneurs d'EVP[13] qui sont passés par les ports de la Colombie-Britannique a augmenté de 4,6 p. 100. La valeur du commerce dans les corridors clés a augmenté comme suit : par la Colombie-Britannique, de 11,3 p. 100; par l'Ontario, de 7,6 p. 100; par le Québec, de 7,2 p. 100; et par les provinces de l'Atlantique, de 9,2 p. 100.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

En 2011-2012, Transports Canada a fait progresser le programme de renforcement de la compétitivité du gouvernement. Pour chacune des portes – l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP), la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec, la Stratégie sur la Porte et le corridor de commerce de l'Atlantique – Transports Canada a travaillé avec d'autres ministères et organismes fédéraux, les provinces, les municipalités ainsi que les intervenants du secteur privé de manière à renforcer la compétitivité du Canada dans le commerce mondial, à accroître les gains

[13] Équivalents vingt pieds.

d'efficience, à attirer de nouveaux investissements et à contribuer à la croissance économique soutenue à long terme, comme le montrent les réalisations suivantes :

- Cinq projets d'infrastructure dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP) ont été réalisés, dont une partie du Corridor ferroviaire de Roberts Bank dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique. De plus, quatre ententes de contribution portant sur sept projets de l'IPCAP ont été signées. Les travaux de construction pour deux de ces sept projets ont débuté en 2011-2012.
- Dans le contexte nord-américain, Transports Canada a dirigé l'élaboration du mémoire officiel du gouvernement du Canada en réponse à l'avis d'enquête de la Federal Maritime Commission des États-Unis, laquelle, à la demande des membres du Congrès, a lancé une étude officielle des facteurs qui contribuent au « détournement » des marchandises conteneurisées destinées aux États-Unis vers des ports canadiens (et mexicains). Il était important pour Transports Canada de s'assurer que la Commission possédait des renseignements exacts sur le réseau de transport du Canada pour son étude et son rapport. Le rapport a été publié en juillet 2012.
- Transports Canada a poursuivi la sensibilisation et la mobilisation des partenaires internationaux au sujet de l'IPCAP, notamment avec la Chine, en accueillant un forum stratégique Canada-Chine sur la logistique commerciale à Vancouver (Colombie-Britannique) en mars 2012. Cet événement a constitué un résultat clé d'un accord élargi de coopération avec la Chine. Une sensibilisation à l'égard de la Porte a aussi été entreprise auprès de délégations de la République de Corée, de l'Indonésie et de la Chine en visite au pays.
- Les Services d'évaluation et de conseils du Ministère ont réalisé une évaluation intérimaire de l'IPCAP afin d'évaluer son rendement et d'être en mesure de prendre des décisions éclairées concernant sa prolongation. L'évaluation a conclu que les projets d'infrastructure achevés contribuaient aux résultats souhaités, comme la réduction de la congestion et une interaction moindre entre la circulation des marchandises, des véhicules privés et des trains. L'évaluation a aussi déterminé que le Ministère et les intervenants externes utilisent les connaissances obtenues au moyen d'études, de conférences et d'autres initiatives en matière de concurrence afin de guider la prise de décisions et de mieux comprendre la compétitivité des portes et le rendement de la chaîne d'approvisionnement. Les études effectuées dans le cadre de l'IPCAP ont servi à établir une base technique pour la mesure du rendement et à analyser les tendances dans d'autres pays.
- Des mesures importantes ont été prises afin de mettre en œuvre la Stratégie sur la Porte et le corridor de commerce de l'Atlantique. Les principales réalisations pour 2011-2012 ont été le démarrage des projets d'infrastructure, la mise en œuvre des initiatives stratégiques pour le marketing international, et la consultation du Conseil consultatif de la Porte de l'Atlantique à propos des questions liées aux politiques et à la réglementation. En partenariat avec l'industrie, l'élaboration de plans de marketing pour le fret aérien, les conteneurs et le fret dégroupé a fait en sorte que l'année a été fructueuse du point de vue d'une plus grande sensibilisation

à l'égard de la Porte et du Corridor de commerce de l'Atlantique comme option pour l'acheminement des marchandises internationales.

- Transport Canada poursuit sa collaboration avec les intervenants en vue d'améliorer le système de transports qui soutient le commerce international de la Porte continentale. À titre exemple, il a engagé : jusqu'à 55 millions de dollars à la construction d'un nouveau quai multi-usagers en eau profonde au port de Sept-Îles; jusqu'à 15 millions de dollars à la construction d'une desserte ferroviaire et l'aménagement d'une gare de triage intermodale au port de Saguenay; et, jusqu'à 15,6 millions de dollars à la modernisation du port de Montréal et dans le système de navigation du Saint-Laurent.
- Transports Canada continue aussi de respecter ses engagements concernant l'efficience du commerce et des voyages internationaux en investissant dans des initiatives d'infrastructure stratégique dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF) de 2,1 milliards de dollars. En 2011-2012, un total de 10 ententes de contribution au titre du FPEPF ont été signées pour divers projets d'amélioration de l'infrastructure.
- En ce qui a trait au projet du passage international de la rivière Detroit, la plupart des propriétés nécessaires à la construction de l'esplanade d'inspection douanière canadienne et du pont ont été achetées. Les plans de gestion et d'atténuation des effets environnementaux pour chacun des éléments énumérés dans le rapport d'évaluation environnementale ont été élaborés. Le gouvernement du Canada continue de planifier le processus d'appel d'offres pour le projet au Canada et il travaille avec ses partenaires américains pour faire progresser le projet au Michigan.
- Le plan d'action Canada-États-Unis sur la Vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique a été annoncé le 7 décembre 2011. Transports Canada est coresponsable de deux des initiatives du Plan. Ces initiatives portent sur des améliorations importantes à l'infrastructure matérielle à la frontière, et l'installation de la technologie de mesure du temps d'attente à la frontière aux principaux passages (de même que les activités en matière d'innovation décrite à la section 2.1.4, et les mesures touchant la sûreté décrite aux sections 2.4.2, et 2.4.3 ci-dessous).

Leçons retenues

Il est important de mener une analyse détaillée du réseau de transport, des mouvements de marchandises qu'il soutient, de sa capacité globale et des goulots d'étranglement qu'on y retrouve. Cela ne peut se faire qu'au moyen d'une vaste consultation bien planifiée auprès des intervenants, d'une collaboration parmi les divers groupes au sein du Ministère et avec d'autres ministères et d'une approche modale « systémique » intégrée. Cette analyse appuie les recommandations liées aux investissements dans l'infrastructure et à d'autres initiatives visant à optimiser le réseau de transport. De plus, les résultats orientent l'élaboration de nouvelles initiatives et de nouveaux programmes à l'appui des mouvements de marchandises.

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport

Description : L'activité de programme Infrastructures de transport est responsable des infrastructures de transport au Canada, et vise à améliorer l'efficacité et la prestation des services. Ses fonctions comprennent les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime, Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada qui appuie les objectifs fédéraux; soutenir les services essentiels à certaines collectivités éloignées; gérer les engagements existants; et procéder à la cession des biens et donner en sous-traitance l'exploitation, au besoin.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
334	384	366	276	242	34

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Un réseau de transport moderne	Âge moyen des infrastructures de transport (en années)	D'ici 2014, réduction de l'âge moyen des autoroutes et des routes de 0,5 an sur une période de cinq ans (en 2008, l'âge moyen des routes et des autoroutes était de 14,4 ans).
	Valeur des actifs routiers (pourcentage)	Augmentation de la valeur du capital-actions brut[14] de 2 p. 100 sur une période de cinq ans d'ici 2014.

Résultats obtenus

Par rapport à 2010-2011, l'âge moyen de l'infrastructure de transport a diminué de 13,4 à 13,0 années, soit une diminution de 0,4 année.
La valeur du capital-actions brut à la fin de 2011 était de 188,9 milliards de dollars (en dollars de 2002), soit une hausse de 2, 9 p. 100 par rapport aux 183,6 milliards de dollars en 2010 (en dollars de 2002).

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Les sociétés d'État du portefeuille, notamment VIA Rail Canada, Marine Atlantique S.C.C. et les sociétés qui administrent certains ponts fédéraux, gèrent leurs propres activités de manière autonome et contribuent aux priorités et aux résultats stratégiques de Transports Canada.

[14] Le *capital-actions brut* est la valeur de toutes les immobilisations corporelles encore en service, aux prix réels ou actuels estimés de l'acheteur pour de nouveaux actifs du même type, quel qu'en soit l'âge.

Transports Canada encourage leur transformation et le renouvellement de l'infrastructure grâce à un financement stratégique ciblé.

VIA Rail Canada est en voie de transformer ses activités en renouvelant son matériel ferroviaire, en augmentant la capacité ferroviaire, en modernisant des installations et des gares de services ferroviaires voyageurs et en mettant à niveau la technologie. Cette transformation a été rendue possible grâce à un investissement en capital de 923 millions de dollars du gouvernement du Canada pour l'infrastructure et le matériel roulant de VIA, dont un montant de 407 millions de dollars provenant du Plan d'action économique du Canada annoncé dans le budget de 2009. À mesure que les projets seront achevés, VIA pourra exploiter davantage de trains, offrir des temps de parcours plus courts, offrir des départs plus fréquents ainsi qu'une meilleure qualité de service aux Canadiens.

En 2010-2011, Transports Canada a mis sur pied un organisme de contrôle chargé de surveiller la mise en œuvre du plan de renouvellement de la flotte et d'améliorations à terre de Marine Atlantique S.C.C. Les initiatives de renouvellement de la flotte de Marine Atlantique a permis d'améliorer la prestation des services au cours de l'été 2011. Marine Atlantique est aussi en bonne position pour réaliser ses projets d'amélioration des installations à terre.

Les travaux de réparation et de construction se poursuivent sur les ponts de la région de Montréal. Les travaux majeurs sur les ponts Champlain et Honoré-Mercier respectent l'échéancier et le budget. Plus particulièrement, dans le cas de la partie fédérale du pont Honoré-Mercier, les réparations et le renforcement de la structure d'acier et la réfection des bretelles d'accès sont terminés. La collaboration entre Transports Canada et ses partenaires demeure solide. En octobre 2011, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il allait construire un nouveau pont en remplacement du pont Champlain à Montréal. Les études et les travaux préliminaires sont en cours, et l'évaluation environnementale a été entreprise en janvier 2012.

En ce qui a trait à la construction du nouveau pont du chenal North à Cornwall, les travaux dans l'eau sont terminés, et le deuxième contrat d'importance pour la construction du pont lui-même a été accordé.

D'autres investissements fédéraux dans l'infrastructure de transport ont progressé. Transports Canada a géré de manière efficace l'exécution de plusieurs projets dans le cadre de l'Entente d'aménagement des routes dans l'Outaouais, du Fonds Chantiers Canada, du Fonds sur l'infrastructure frontalière et du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (le Ministère a mené à bien certains de ces projets en collaboration avec Infrastructure Canada, son partenaire de portefeuille).[15]

Une évaluation des programmes Opérations portuaires et Cessions de Transports Canada a été effectuée en 2011-2012. Celle-ci a conclu que la cession des ports a été un succès à long terme pour Transports Canada, et la plupart des emplacements maritimes excédentaires et hérités ont été aliénés de manière avantageuse pour les collectivités locales. Au cours des dernières années, les occasions de cession ont été rares. Certains ports et lits de port dont Transports Canada est toujours le propriétaire et l'exploitant ont perdu de leur pertinence,

[15] Voir le *Rapport ministériel sur le rendement* d'Infrastructure Canada à Infrastructure Canada - Rapports

et ils représentent un ensemble de risques et d'obligations important et coûteux que le Ministère a continué de gérer. Un grand nombre des ports régionaux, locaux et éloignés de Transports Canada nécessitent un investissement considérable, et la plupart des ports seront exploités à perte au cours des cinq prochaines années. Les constatations et les conclusions de l'évaluation ont appuyé les efforts du Ministère visant à élaborer une stratégie à long terme pour traiter ces obligations traditionnelles.

Leçons retenues

Il est nécessaire d'avoir une connaissance approfondie des enjeux commerciaux auxquels sont confrontées les sociétés d'État fédérales faisant partie du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités afin de soutenir les activités de ces sociétés. Transports Canada a donc établi de solides pratiques exemplaires en matière de communication et de partage de l'information. Cette gérance active des ressources fédérales contribue aussi à améliorer les efforts de validation lors de l'évaluation et de l'estimation des besoins de financement futurs.

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports

Description : L'activité de programme Innovation dans le secteur des transports aide à rendre le réseau de transport du Canada plus concurrentiel en décelant des possibilités de partenariats et en concluant des ententes de partenariat dans le domaine de la recherche ainsi qu'en élaborant et mettant en œuvre des solutions novatrices aux défis que doit relever le réseau de transport canadien. Les fonctions exercées sont d'établir des politiques et une orientation stratégiques pour la recherche et le développement, d'élaborer, de concevoir, de négocier et de gérer des programmes de recherche sur des technologies de pointe, dont les systèmes de transport intelligents, de promouvoir l'acquisition et le transfert des connaissances et l'application des technologies, d'établir des partenariats et de collaborer avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, le milieu universitaire et un grand nombre d'autres intervenants nationaux et internationaux, au pays et à l'étranger, et d'appuyer le perfectionnement des compétences en vue de créer un effectif hautement qualifié dans le domaine des transports.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
14	15	11	30	24	6

Rendement de 2011-2012

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
Un réseau de transport novateur	Nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de systèmes de transport intelligents	Le nombre sera déterminé selon le plan annuel
	Nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de recherche et développement	Le nombre sera déterminé selon le plan annuel

Résultats obtenus

En partenariat avec des intervenants externes, 17 projets ont été entrepris, se poursuivent ou ont été achevés. Il s'agit d'une diminution approximative de 32 p. 100 par rapport à 2010-2011, comme prévu, compte tenu des ressources importantes nécessaires pour élaborer le projet et négocier les ententes de financement. De plus, les programmes de financement en sont à leurs dernières phases, et le financement disponible pour de nouveaux projets est limité.

En tout, 77 projets de recherche et développement avec des partenaires de l'extérieur ont été financés en 2011-2012, soit environ 13 p. 100 de moins qu'en 2010-2011. Cette diminution est attribuable à l'achèvement de plusieurs projets et à une réduction des dépenses dans la recherche et le développement.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Au cours de l'année 2011, Transports Canada a mené une série de consultations nationales avec des expéditeurs, des exploitants de transport, des associations de l'industrie, des universités et des gouvernements. Ces consultations ont contribué à la détermination des obstacles à l'innovation en matière de transport et des possibilités pour les secteurs public et privé de mieux encourager l'innovation dans le secteur.

Le Ministère a axé les principaux projets stratégiques de recherche et développement sur trois grandes priorités : sécurité et sûreté à long terme, technologies en climats froids et accessibilités du réseau de transport. La recherche dans ces secteurs prioritaires s'appuie sur une étroite collaboration avec l'industrie et le milieu universitaire dans des domaines comme la prévention du givrage au sol en aviation, l'amélioration du contrôle de sûreté aux

ports et aux aéroports, et la réduction des effets de la dégradation du pergélisol sur les infrastructures du Nord.

Grâce à l'Initiative d'adaptation des transports dans le Nord, Transports Canada a établi deux réseaux de recherche scientifique : le Réseau d'expertise en matière de recherches sur l'infrastructure de transport dans le Nord dans les régions pergélisolées, et le Réseau d'expertise en matière de transports dans les eaux arctiques. Ces réseaux permettent une étroite collaboration avec d'autres ministères, le milieu universitaire et le secteur privé, et ils servent d'outils pour déterminer les secteurs d'innovation prioritaires. Cela comprend la préservation de l'infrastructure de transport dans le Nord compte tenu des conditions climatiques difficiles et changeantes.

Nous avons poursuivi notre collaboration avec nos principaux partenaires commerciaux en vue d'harmoniser les approches et les technologies liées aux systèmes de transport intelligents afin de donner suite aux priorités du Canada en matière de transport, notamment le soutien aux portes d'entrée et aux corridors commerciaux stratégiques, et le partage de l'information pour améliorer le courant de la circulation aux postes frontaliers canado-américains.

Parmi les autres projets de systèmes de transport intelligents en cours, on note :

- l'élargissement des systèmes de mesure du temps d'attente à la frontière à davantage de postes frontaliers entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington;
- la mise en place d'un système de gestion des vents pour le pont de la Confédération permettant de gérer les véhicules commerciaux à profil élevé pendant les fermetures du pont;
- la considération de pratiques exemplaires pouvant être mises en œuvre aux ports intérieurs.

Leçons retenues

Il est nécessaire d'avoir une compréhension plus approfondie de l'innovation par secteur, notamment des défis et des possibilités par mode de transport. Ce besoin a été cerné dans le cadre des discussions avec les intervenants, et un certain nombre de thèmes transversaux sont apparus. Parmi ceux-ci on note :

- encourager une plus grande adoption des pratiques et des technologies novatrices qui vont aider les exploitants à améliorer le rendement du réseau;
- cibler et coordonner les activités de recherche de manière à répondre aux besoins et aux enjeux uniques du Canada;
- promouvoir une analyse plus profonde du rendement de l'innovation par secteur au moyen de la collecte, de l'analyse et de la mesure de données.

2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Alors que le secteur des transports génère environ vingt-quatre[16] p. 100 du total des émissions de gaz à effet de serre du Canada, il est important que Transports Canada joue un rôle de premier plan pour veiller à ce que le réseau de transport soit respectueux de l'environnement tout en conciliant la sécurité, la sûreté et l'efficience économique. Cela signifie qu'il doit jouer un rôle clé pour faire avancer les composantes du secteur des transports du programme environnemental du gouvernement du Canada en contribuant à réduire la pollution et les émissions provenant du secteur des transports; en protégeant le milieu marin et l'environnement d'eau douce; en remplissant un rôle important de gérance pour veiller à ce que les terres, les installations et les activités de Transports Canada soient conformes à la loi environnementale et qu'un système de gestion de l'environnement soit en place.

Transports Canada exerce également un solide rôle de direction en s'engageant avec ses partenaires nationaux et étrangers en vue d'atténuer les répercussions des transports sur l'environnement. Nous contribuons également aux initiatives du gouvernement du Canada dont le but est d'améliorer le cadre de réglementation fédéral pour les grands projets tout nous assurant d'améliorer nos propres processus de réglementation, de consultation et d'examen qui concernent les projets liés aux transports.

Ce résultat stratégique est appuyé par trois priorités ministérielles décrites dans la section 1.2 du présent rapport et il contribue au résultat du gouvernement du Canada : ***Un environnement propre et sain.***

Les trois activités de programme qui appuient ce résultat stratégique sont les suivantes :

2.2.1 Air pur – Transport;
2.2.2 Eau propre – Transport;
2.2.3 Gérance de l'environnement – Transport.

Des explications sont fournies dans les sections ci-dessous sur la façon dont nous avons rempli nos engagements présentés dans les faits saillants de la planification du *Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012* de Transports Canada. Les résultats réels atteints par rapport aux résultats attendus, y compris les indicateurs de rendement et les objectifs, sont également présentés ci-dessous.

[16] Le Rapport d'inventaire national du Canada associait 28 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre (GES) du Canada aux activités de transport en 2009. Toutefois, lorsque les émissions de GES sont associées aux secteurs d'activité économique (p. ex. les émissions des pipelines au secteur pétrolier et gazier), la part du secteur des transports dans les émissions totales de GES du Canada est de 24 p. 100.

LE SAVIEZ-VOUS?

Metrolinx, un organisme du gouvernement de l'Ontario, a mis en œuvre le projet « *Stepping It Up* » dans les régions du Grand Toronto et de Hamilton. Ce projet, cofinancé par le programme écoMOBILITÉ de Transports Canada, a permis de déterminer des possibilités pour améliorer et encourager l'adoption d'options de transport scolaire actives et durables, comme la marche et le vélo, pour les étudiants et le personnel. Le projet a contribué à réduire de 7 p. 100 le nombre d'enfants conduits à l'école le matin et de 2,5 p. 100 le nombre d'enfants reconduits à la maison après l'école. Au total, les déplacements ont ainsi diminué de 190 000 kilomètres pour les 20 écoles qui ont participé au projet.[17]

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport

Description : L'activité de programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le Programme de la qualité de l'air du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et elle complète d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Les objectifs sont les suivants : réglementer les émissions atmosphériques provenant du secteur des transports, surveiller les obligations et les engagements pris dans le cadre du Programme Air pur de Transports Canada, faire la démonstration des technologies écologiques du domaine des transports et en encourager l'utilisation, favoriser des pratiques exemplaires et des comportements responsables en matière d'environnement et accroître les connaissances des intervenants et leur capacité à réduire les émissions atmosphériques.

[17] Pour de plus amples renseignements sur le projet, veuillez consulter le site suivant www.metrolinx.com.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
5	16	14	24	73	49

Rendement de 2011-2012

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
Un réseau de transport dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont réduites	Intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers[18], mesurée en termes de tonnes d'équivalents CO_2 par passager-kilomètre	Une amélioration de l'intensité des émissions qui correspond aux objectifs établis en vertu de l'approche horizontale du gouvernement en matière d'air pur
	Intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO_2 par passager-kilomètre	
	Intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO_2 par passager-kilomètre	

Résultats obtenus

Selon les données les plus récentes disponibles (2009) pour ce type d'indicateurs de rendement, l'intensité des émissions dans le secteur du transport de passagers a diminué, passant de 142 grammes d'équivalent CO_2 par passager-kilomètre en 2005 à 133 grammes en 2009.[19]

Cette diminution indique une plus grande efficacité énergétique dans les modes de transport de passagers. Dans le secteur du transport de marchandises, nous avons noté une augmentation de l'intensité des émissions, qui sont passées de 84 grammes d'équivalent CO_2 par tonne-kilomètre en 2005 à 100 grammes en 2009. Cette augmentation est due au fait que davantage de marchandises sont transportées par camion et que la récente récession a eu une incidence sur les coefficients de charge moyens des transporteurs de marchandises.

[18] L'intensité des émissions est la quantité d'un polluant émis par unité d'activité.
[19] Ressources naturelles Canada, Tableaux de la Base de données complète sur la consommation d'énergie, 2009.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

En 2011-2012, Transports Canada a continué de rédiger le projet de Règlement sur les émissions des locomotives. Le calendrier original a été revu, et nous prévoyons la publication préalable du règlement dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* en 2012-2013.

Transports Canada a consulté les intervenants de l'industrie au sujet de l'élaboration de modifications au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*, qui établit le nouveau règlement sur les émissions atmosphériques des navires en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, dans le but de réduire les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

Le Ministère a continué de diriger la participation du gouvernement du Canada à l'Organisation maritime internationale en vue de l'adoption de mesures techniques et commerciales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des navires, notamment l'adoption en 2011 de normes de rendement énergétique pour les nouveaux navires et de Plans de gestion de l'efficacité énergétique pour les navires actuels.

Transports Canada a dirigé l'élaboration d'un plan d'action sur les émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur de l'aviation, en collaboration avec les intervenants de l'industrie du Canada. Nous avons continué de participer à divers comités de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin d'élaborer des normes environnementales pour les nouveaux aéronefs. Par exemple, Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI afin d'élaborer une norme sur le CO_2 pour les avions et une pratique recommandée en aérospatiale pour une possible norme sur les particules fines pour les moteurs d'aéronef.

Transports Canada a achevé les programmes de sa stratégie écoTRANSPORTS comme prévu. Les renseignements sur les technologies vertes et les pratiques exemplaires de gestion de la demande en transport qui ont été produits dans le cadre de ces programmes ont été affichés sur le site Web de Transports Canada et ils ont été communiqués lors d'activités d'apprentissage. Nous avons aussi présenté une série complète de pratiques exemplaires et de résultats technologiques en matière de transport urbain à la Fédération canadienne des municipalités (Fonds municipal vert), de manière à ce que cette information puisse continuer de circuler une fois les programmes écoTRANSPORTS terminés.

Leçons retenues

Des facteurs externes peuvent avoir une incidence sur l'échéancier des projets qui, autrement, pourraient progresser dans les délais. Par exemple, l'échéancier prévu pour la publication préalable du projet de *Règlement sur les émissions des locomotives* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* n'a pu être respecté, car les modifications de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, la loi habilitante du projet de règlement, ont été retardées. Nous avons amélioré

notre processus de planification et d'élaboration des règlements et nous prévoyons faire des progrès en 2012-2013.

2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport

Description : Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et de conventions internationales, l'activité de programme Eau propre – Transport contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Les fonctions suivantes sont exercées : réglementer et surveiller les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglementer les eaux de ballast[20] et contribuer à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution maritime.

[20] Le ballast s'entend d'un produit solide ou liquide amené à bord d'un navire pour en augmenter le tirant d'eau, en modifier l'assiette, en régler la stabilité ou maintenir les charges de stress dans des limites acceptables.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
6	6	7	15	14	1

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Protection des eaux canadiennes contre les déversements de polluants causés par les transports	Pourcentage de déversements polluants[21] causés par les navires répertoriés selon le nombre total de déversements polluants détectés par les aéronefs du Programme national de surveillance aérienne	Réduction annuelle de 2 p. 100 de la pollution causée par les déversements des navires par rapport à l'année précédente, selon les données de référence de 2003-2004
Prévention de l'introduction d'espèces aquatiques non indigènes dans les eaux canadiennes au moyen de l'eau de ballast des navires	Pourcentage de navires conformes aux règles d'établissement de rapports du Règlement sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast	Taux de conformité de 95 p. 100, sous réserve d'une révision une fois que les données de référence auront été établies

Résultats obtenus

En 2011-2012, il y a eu 135 constats de pollution. Sur ce nombre, 10,4 p. 100 des incidents ont été recensés comme ayant été causés par des navires, soit une diminution par rapport à 13,1 p. 100 en 2010-2011 (11 incidents causés par des navires sur 84 constats de pollution). Seules 18 des ces rejets ont dépassé dix litres. Lorsqu'un navire est désigné comme étant la source d'un déversement, des mesures peuvent être prises en vertu de la partie 9 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et des règlements connexes sur la prévention de la pollution. Une réduction du nombre de constats de pollution causés par des navires indique que le Programme national de surveillance aérienne a une incidence positive sur la réduction des effets nuisibles de la navigation en dissuadant les éventuels pollueurs qui transitent par les eaux canadiennes.

Cent pour cent des navires se conforment aux règles en matière de déclaration relatives à l'eau de ballast dans le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent, et les données préliminaires indiquent que 96 p. 100 s'y conforment à l'échelle nationale.

[21] Un déversement de polluants causé par un navire s'entend d'un déversement qui a été détecté et qui est lié directement à un bâtiment connu.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Transports Canada surveille les navires qui transitent par les eaux canadiennes dans le cadre de son Programme national de surveillance aérienne (PNSA). Les aéronefs de surveillance du PNSA découragent les rejets illégaux de matières polluantes en mer. En 2011-2012, le PNSA a fait 135 constats de pollution, dont 14 étaient de source connue. Les 121 autres étaient des déversements d'origine inconnue. Seulement 18 du montant global des rejets ont dépassé 10 litres. L'industrie commerciale des transports maritimes est plus sensible aux activités de surveillance de Transports Canada ce qui s'est traduit en une diminution de l'ampleur et de l'importance des incidents de pollution. Ces résultats démontrent une réduction de la quantité de pollution pétrolière à son plus bas niveau depuis les cinq dernières années. Les preuves que les équipages des aéronefs du PNSA recueillent sont acheminées aux personnes compétentes chargées d'appliquer la loi canadienne en matière de rejets illégaux par les navires.

Grâce aux systèmes de télédétection de pointe du PNSA, chaque heure de vol peut être consacrée dans une plus grande mesure à la patrouille. Au cours des patrouilles de 2011-2012, 12 032 bâtiments ont été survolés et vérifiés visuellement par des technologues principaux afin de veiller à l'absence d'hydrocarbures dans le sillage des bâtiments. Il y a eu, en moyenne, sept survols de bâtiments par heure – ce qui dépasse l'objectif de 4,4 pour 2011-2012. Cela démontre une plus grande efficacité du programme, car plus il y a de survols de bâtiments, plus l'effet dissuasif est grand.

De plus, les aéronefs du PNSA ont enregistré des renseignements sur un total de 73 315 bâtiments en 2011-2012 (soit 27 349 de plus qu'en 2010-2011), en utilisant un système automatisé qui fournit l'identité des bâtiments et les renseignements sur le voyage. Ces renseignements sont communiqués au Centre des opérations de la sûreté maritime toutes les 15 minutes – pendant que l'aéronef est en vol – afin de dresser le portrait de tout le trafic maritime dans les eaux canadiennes.

La réglementation de l'eau de ballast partout dans le monde va passer de procédures de gestion à une norme de rendement numérique. Transports Canada a continué de jouer un rôle de promotion de premier plan au Canada, aux États-Unis et à l'étranger, en recherchant une harmonisation des normes et des échéanciers afin d'assurer le maintien du transport maritime dans les eaux navigables limitrophes. Plus particulièrement, Transports Canada s'est fermement opposé auprès des représentants de l'État de New York à des exigences non coordonnées et inatteignables en matière d'eau de ballast qui auraient pu nuire grandement à l'économie des Grands Lacs tout en retardant la protection de l'environnement. L'État de New York a ensuite retiré ses exigences pour plutôt adopter une approche nationale de la protection de l'environnement.

En novembre 2011, le *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast* a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Ce règlement impose des mesures pour mieux protéger l'environnement contre l'introduction d'espèces envahissantes dans les eaux canadiennes par les bâtiments qui circulent dans les eaux canadiennes et internationales.

En vertu de programmes conjoints avec la Garde côtière américaine, la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis et la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent du Canada, 100 p. 100 des bâtiments qui empruntent la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs ont été inspectés pour en vérifier la conformité. Quatre-vingt-dix-sept pour cent des bâtiments étaient conformes, et des mesures correctives ont été prises pour ceux qui ne l'étaient pas avant leur entrée dans la Voie maritime du Saint-Laurent et les Grands Lacs.

De novembre 2011 à février 2012, Transports Canada a tenu des consultations nationales sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un régime de préparation et d'intervention en cas d'incidents liés aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) causés par les navires (voir aussi l'analyse du programme de Transport des marchandises dangereuses à la section 2.3.5). Dans son rapport de l'automne 2010 intitulé Les déversements de pétrole provenant de navires, le commissaire à l'environnement et au développement durable a noté qu'il n'y avait actuellement aucun régime national afin de tenir compte des déversements de produits chimiques par des navires. Pour appuyer l'élaboration d'un tel régime, le commissaire a recommandé que Transports Canada travaille avec des partenaires clés, comme l'Agence des services frontaliers du Canada et la Garde côtière canadienne, afin d'encourager l'élaboration d'un système de comptes rendus et de collecte des données sur le transport maritime pour les SNPD. Transports Canada est donc en train d'élaborer un projet pilote pour le suivi et le signalement des SNPD transportées par navire sur la côte Ouest du Canada, sous réserve de l'obtention des données de l'Agence des services frontaliers du Canada.

Transports Canada a aussi poursuivi ses travaux pour tenter d'établir un régime de responsabilité et d'indemnisation relativement aux incidents maritimes mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses. En octobre 2011, le Canada a signé – sous réserve de ratification – le *Protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses*.

Leçons retenues

Lors de la promotion de l'adoption d'une convention internationale, il est important que Transports Canada travaille étroitement avec ses partenaires nationaux et internationaux, notamment d'autres États aux vues similaires, afin de veiller à ce que le processus d'entrée en vigueur soit coordonné.

2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport

Description : L'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de remplir ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'établir un environnement plus propre et plus sain pour les Canadiens. Ces responsabilités comprennent la gestion des sites contaminés et la satisfaction des responsabilités en matière d'environnement dans les ports et les aéroports. L'activité de programme permet d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes pour les activités de Transports Canada qui approfondissent les objectifs environnementaux et encouragent le transport durable, d'offrir un soutien fonctionnel aux évaluations environnementales, y compris pour les projets majeurs relatifs aux ressources, et de favoriser la conformité des activités de gestion de Transports Canada avec les lois environnementales, ainsi qu'avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
7	34	23	52	71	19

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Transports Canada est au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et intervient en conséquence	Le pourcentage de conformité avec les lois, règlements et lignes directrices applicables	Taux de conformité de 100 p. 100 d'ici 2011

Résultats obtenus

Le taux de conformité de Transports Canada aux lois, aux règlements et aux lignes directrices applicables a été de 100 p. 100.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Transports Canada a collaboré de manière horizontale avec d'autres ministères afin d'élaborer un processus d'examen de projet coordonné et efficient comme décrit dans le Plan de développement responsable des ressources du gouvernement, annoncé en avril 2012.

Le Ministère a aussi contribué à une approche « pangouvernementale » de l'évaluation environnementale et de l'examen réglementaire de 74 grands projets de ressources par l'entremise du Bureau de gestion des grands projets dans le Sud du Canada. Jusqu'à présent, 42 ententes de projet ont été signées, respectant les délais de service. Transports Canada a aussi entrepris 22 examens de projets par l'entremise du Bureau de gestion des projets nordiques dans le Nord du Canada.

Le Ministère a mis à jour son système national de gestion environnementale afin d'inclure les cibles relatives à l'écologisation des opérations gouvernementales définies sous le thème IV de la Stratégie fédérale de développement durable, de même que la réalisation d'évaluations environnementales et d'activités d'évaluation et d'atténuation concernant les sites contaminés.

Transports Canada a créé sa première Stratégie de développement durable ministérielle en vertu de la *Loi fédérale sur le développement durable*, qui décrit comment nous réaliserons nos engagements selon les quatre secteurs thématiques. Plus particulièrement, Transports Canada a élaboré des plans de mise en œuvre pour toutes les cibles relatives à l'écologisation des opérations gouvernementales et il les a mis à la disposition du public.

Leçons retenues

Le système national de gestion environnementale de Transports Canada a permis de souligner nos réussites relativement au respect de nos cibles en matière de protection de l'environnement et de l'écologisation des opérations gouvernementales. En les affichant sur Internet, le Ministère a fait preuve de responsabilité et de transparence envers les Canadiens, ce qui est l'un des principes fondamentaux de la *Loi fédérale sur le développement durable*.

2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE

Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire dans tous les secteurs et les modes de transport. Nous évoluons dans une conjoncture qui ne cesse de changer. Ainsi, en tant qu'organisme de réglementation fédéral, Transports Canada doit être en mesure de tenir compte des changements qui surviennent dans le réseau de transport du Canada en modifiant et en proposant des lois et des règlements avec rapidité et efficience. Alors que Transports Canada réglemente le réseau de transport canadien, c'est aux entreprises et aux simples citoyens qu'il appartient de s'assurer qu'ils se conforment à la réglementation sur les transports. Même si l'application de la loi permet de s'assurer que les entreprises sont conformes le jour d'une inspection, l'établissement d'une culture de sécurité a pour but de faire de la sécurité un élément intégral de chaque mesure d'une entreprise.

Le but d'un réseau de transport sécuritaire est de permettre le transport sécuritaire des personnes et des marchandises au Canada. La sécurité des transports est accrue davantage lorsque l'on harmonise et que l'on rationalise les régimes de réglementation qui bénéficient de l'expérience de pays multiples. L'échange de pratiques exemplaires et la collaboration aux recherches à l'étape de l'élaboration des règlements aboutissent à des cadres de réglementation efficients et efficaces, qui présentent de sérieux avantages pour la sécurité des transports.

Ce résultat stratégique est appuyé par trois priorités ministérielles exposées dans la section 1.2 du présent rapport et il contribue au résultat du gouvernement du Canada : *Un Canada sécuritaire et sécurisé*.

Les cinq activités de programme qui appuient ce résultat stratégique sont les suivantes :

2.3.1 Sécurité aérienne;
2.3.2 Sécurité maritime;
2.3.3 Sécurité ferroviaire;
2.3.4 Sécurité routière;
2.3.5 Transport des marchandises dangereuses.

Les prochaines sections indiquent de quelle manière nous avons rempli nos engagements présentés dans les faits saillants de la planification du *Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012* de Transports Canada. Les résultats réels atteints par rapport aux résultats attendus, y compris les indicateurs de rendement et les objectifs, sont également présentés ci-dessous.

2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne

Description : Dans le cadre de l'activité de programme Sécurité aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
253	244	222	1 816	1 633	183

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Un réseau d'aviation civile sécuritaire	Nombre d'accidents par 100 000 heures de vol pour les aéronefs immatriculés au Canada assujettis au Règlement de l'aviation canadien	Maintenir la moyenne de 2000 à 2009 : 6,4 accidents par 100 000 heures de vol
	Nombre d'accidents relatifs aux vols d'entraînement et aux vols récréatifs	Maintenir les statistiques sur les accidents par rapport à l'année de référence 2007 : 29,6 accidents pour les vols d'entraînement; 277,8 accidents pour les vols récréatifs

Résultats obtenus

Le taux d'accidents d'aviation de 2011 (données préliminaires) était de 5,3 accidents par 100 000 heures de vol, une baisse de 21 p. 100 par rapport à la cible, soit la moyenne de 6,7 p. 100 établie sur 10 ans (de 2000 à 2009).[22]

En 2011, on a enregistré 135 accidents mettant en cause des vols récréatifs et 27 accidents touchant des vols d'entraînement.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Au cours des cinq dernières années, Transports Canada a effectué certains des plus importants changements dans son approche de la sécurité aérienne depuis le premier vol propulsé au Canada en 1909. Le taux d'accidents a diminué considérablement depuis l'an 2000, passant de près de huit à moins de six accidents par 100 000 heures de vol en 2011.

En 2011-2012, Transports Canada a fait de grands progrès en vu d'achever la restructuration interne des éléments de son programme Sécurité aérienne de manière à connaître encore plus de succès dans l'environnement d'exploitation actuel. Transports Canada a également adopté des concepts, des pratiques et des procédés modernes de gestion pour renforcer ses systèmes internes et faire progresser la sécurité aérienne.

À l'externe, Transports Canada a poursuivi la supervision de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Le règlement sur les SGS prévoit que les entreprises doivent

[22] La cible de 6,4 comme moyenne établie sur 10 ans (2000-2009) était fondée sur des données préliminaires. Selon les données définitives des heures de vol, la cible réelle devrait être changée pour 6,7.

mettre en place des processus proactifs et systématiques permettant de déterminer, d'éliminer ou d'atténuer les risques pour la sécurité aérienne. Jusqu'à maintenant, Transports Canada a supervisé la mise en œuvre des SGS par les plus grands transporteurs aériens de passagers du Canada (qui représentent 90 p. 100 des passagers-kilomètres) et des fournisseurs canadiens accrédités de services de navigation aérienne. Les aéroports du Canada en sont à diverses étapes de leur mise en œuvre des SGS – qui devrait être terminée en 2012-2013.

En 2011-2012, Transports Canada a aussi renforcé son programme de surveillance, qui permet de vérifier la sécurité des entreprises du secteur de l'aviation, en établissant des niveaux de surveillance minimum uniformes, en recrutant de nouveaux talents et en améliorant sans cesse la formation. À la fin de mars 2012, la plupart des inspecteurs avaient terminé les principaux éléments du programme de formation obligatoire de Transports Canada.

En élaborant un cadre réglementaire ciblé et adaptable, Transports Canada a mis la priorité sur les initiatives de réglementation liées aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports. Nous avons fait des progrès relativement aux exigences de l'une de ces initiatives concernant l'installation de systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact. Nous avons mis sur pied des groupes de discussion avec les principaux intervenants de l'industrie pour évaluer les réponses réglementaires à certaines des recommandations du Bureau de la sécurité des transports. De plus, nous avons effectué des évaluations des risques relativement aux inhalateurs protecteurs et à l'élargissement des exigences en matière de gestion des ressources d'équipage pour les exploitants commerciaux.

Pour améliorer le programme Sécurité aérienne, Transports Canada a participé à des efforts d'harmonisation à l'échelle internationale, comme :

- participation à des groupes de travail internationaux sur la sécurité aérienne;
- soutien de la mise en œuvre du traité entre le Canada et l'Union européenne;
- conclusion d'ententes techniques sur la validation de produits avec la Russie, le Vietnam et la Chine.

Afin d'accroître la reconnaissance du cadre réglementaire de l'aviation canadienne à l'échelle internationale, Transports Canada a travaillé à renforcer les relations en matière de sécurité avec ses homologues des États-Unis et du Mexique, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de la Chine.

En 2011-2012, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires a financé 29 nouveaux projets d'immobilisations axés sur la sécurité à 23 aéroports, pour un coût total estimé à plus de 21 millions de dollars. Le financement de ces projets a contribué au maintien de la sécurité aux aéroports admissibles.

Leçons retenues

En 2011-2012, le programme Sécurité aérienne a fait l'objet de vérifications internes et externes portant sur la gestion du programme.[23] Transports Canada a élaboré des plans d'action de gestion efficaces pour donner suite aux recommandations de ces vérifications, ce qui a abouti à un plan d'action détaillé qui se traduira par des améliorations stratégiques au programme d'ici mars 2013. Le résultat aura pour effet d'améliorer davantage le programme Sécurité aérienne.

2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime

Description : L'activité de programme Sécurité maritime permet de protéger la vie et la santé des Canadiens en offrant un réseau de transport maritime sécuritaire et efficient. Cette activité de programme tire ses pouvoirs de nombreux textes législatifs, notamment la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur le cabotage* et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Les objectifs poursuivis sont d'élaborer et de renforcer le cadre réglementaire de la sécurité maritime pour les navires battant pavillon canadien et étranger ainsi que pour les embarcations de plaisance, de mettre en application les conventions internationales signées par le Canada et de protéger le droit du public à naviguer dans les eaux canadiennes.

[23] Par exemple, le rapport du vérificateur général du Canada sur la La surveillance de l'aviation civile (Chapitre 5) au printemps 2012

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
74	75	76	652	617	35

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Un réseau de transport maritime sécuritaire	Nombre d'accidents de transport maritime commercial (ce qui englobe les accidents maritimes et les accidents à bord des navires à la fois canadiens et étrangers)	Un objectif de cinq ans représente une diminution de 5 p. 100 du nombre d'accidents; les objectifs provisoires sont linéaires pour atteindre cet objectif final (objectif provisoire : 457 d'ici décembre 2012)
	Nombre de décès de transport maritime commercial (ce qui englobe les accidents maritimes et les accidents à bord des navires à la fois canadiens et étrangers)	Un objectif de cinq ans représente une diminution de 15 p. 100 du nombre de décès; les objectifs provisoires sont linéaires pour atteindre cet objectif final (objectif provisoire : 19,6 d'ici décembre 2012)

Résultats obtenus

La moyenne quinquennale de 2007 à 2011 pour les accidents de transport maritime commercial était de 390. Il s'agit d'une diminution de 7,1 p. 100 par rapport à la précédente moyenne quinquennale de 420, et d'une diminution de 16,5 p. 100 par rapport à la moyenne de référence de 467 pour 2004-2008.
Le nombre de décès de transport maritime commercial pour la période de 2007-2011 (18,6) était en baisse comparativement à la moyenne quinquennale de 19,2 pour la période de 2006-2010. Les données pour 2007-2011 étaient aussi inférieures de 17,0 p. 100 par rapport à la moyenne de référence de 22,4 pour 2004-2008.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Transports Canada s'engage à offrir un service de haute qualité dans un cadre de transparence et de responsabilisation. Les normes de service constituent un important outil de gestion pour mesurer, évaluer, transmettre et améliorer le rendement des services. En 2011-2012, Transports Canada a réalisé de bons progrès relativement à l'élaboration et à la modernisation des normes de service nationales pour les programmes de sécurité maritime. En août 2011, nous avons effectué un sondage auprès d'un petit échantillon de clients, et la rétroaction a été utile dans l'élaboration des nouvelles normes de service proposées. Cette initiative a été annoncée lors des réunions du Conseil consultatif maritime canadien à l'automne 2011.

Transports Canada a publié plusieurs projets de règlement dans les Parties I et II de la *Gazette du Canada*. Nous avons aussi élaboré de nombreuses politiques, procédures et instructions de travail pour l'utilisation de pratiques et d'outils opérationnels modernes afin que la mise en œuvre des règlements à la grandeur du Canada se fasse de manière efficace et uniforme. Ces instruments réglementaires ont été mis en place pour faire en sorte que Transports Canada soit bien placé pour exécuter des programmes qui sont à jour et rationalisés et qui soutiennent efficacement la sécurité du transport maritime et le bien-être des Canadiens. Par exemple, un règlement établi en novembre 2011 prévoit que les grands bâtiments canadiens doivent être munis d'un enregistreur de données de voyage qui permettent de saisir les renseignements cruciaux et qui aident aux enquêtes sur les accidents en mer. Le nouveau règlement est conforme aux normes internationales et il répond aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports.

La flotte maritime nationale varie grandement en termes de tailles, de types et d'activités des bâtiments. Transports Canada a donc regroupé les bâtiments en trois catégories aux fins de son régime proposé de systèmes de gestion de la sécurité, en tenant compte des risques en cause, du fardeau pour l'industrie en ce qui a trait à la conformité et de la capacité de surveillance de Sécurité maritime. Selon une approche d'inspection axée sur les risques, Transports Canada a élaboré un plan national d'inspection et de certification des bâtiments canadiens pour 2011-2012 et un plan de surveillance répondant aux normes de certification du Code international de gestion de la sécurité.

Leçons retenues

Des normes de service officielles apportent des avantages importants. Le fait de veiller à ce que les intervenants qui reçoivent le service aient l'occasion de contribuer à l'élaboration de normes de service permet de réduire toute incidence négative une fois celles-ci mises en œuvre. Une surveillance active et un compte rendu trimestriel du rendement des normes de service permettent une analyse de programme sérieuse et la prise de mesures correctives en temps opportun.

La communication des obligations réglementaires est essentielle pour veiller à la conformité et à la sécurité de l'industrie maritime et des voyageurs. Pour les petits bâtiments, cela se traduit par un programme axé sur des niveaux accrus de conformité en sensibilisant leurs propriétaires à leurs obligations réglementaires.

2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire

Description : En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'activité de programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds sont également fournis pour accroître la sécurité aux passages à niveau.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
38	38	33	209	173	36

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Nombre d'accidents ferroviaires (accidents qui surviennent sur les chemins de fer de compétence fédérale; parmi les accidents à déclaration obligatoire, mentionnons les collisions et les déraillements en voie principale, les déraillements et les collisions hors voie principale, les incendies et les explosions, et d'autres)	Réduction de 5 p. 100 du nombre d'accidents d'ici 2015 selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2011 (objectif provisoire : 1 326 d'ici décembre 2012)
	Nombre d'incidents ferroviaires (incidents qui surviennent aux chemins de fer de compétence fédérale; parmi les incidents à déclaration obligatoire, mentionnons les cas de position anormale des aiguillages en voie principale, un convoi qui dépasse les limites de voie, une fuite de marchandises dangereuses, la mise hors d'état de fonctionner d'un membre de l'équipe de train, l'emballement de matériels roulants, une signalisation moins restrictive que ce qui est nécessaire et le chevauchement non protégé des pouvoirs)	Réduction de 5 p. 100 du nombre d'incidents d'ici 2015 selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2011 (objectif provisoire : 228 d'ici décembre 2012)

Résultats obtenus

Il y a eu 1023 accidents en 2011, soit une baisse par rapport aux 1076 accidents en 2010 et par rapport à la moyenne quinquennale de 1198.

Il y a eu 204 incidents ferroviaires en 2011, soit une hausse par rapport aux 160 en 2010, mais une légère diminution par rapport à la moyenne quinquennale de 205.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Transports Canada a réalisé d'importants progrès en 2011-2012 vers l'adoption de procédures de planification des activités et de gestion de la qualité axées sur les risques de manière à donner suite aux risques de sécurité les plus élevés et à renforcer et à uniformiser notre approche de la surveillance de la sécurité. Nous avons lancé la première phase du système national de collecte de données, qui nous aidera à mieux analyser les risques liés à la sécurité et à mesurer le rendement en matière de sécurité. Transports Canada a aussi amélioré le programme national de formation des inspecteurs en ajoutant des cours nouveaux et à jour sur la vérification et les systèmes de gestion de la sécurité ainsi qu'un cours révisé pour les inspecteurs de la sécurité ferroviaire.

Transports Canada a aussi fait des progrès pour régler les questions soulevées par la Liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports, en ce qui a trait :

- à l'exploitation de trains plus longs et plus lourds (une diminution de 29 p. 100 des déraillements en voie principale);
- aux systèmes de gestion de la sécurité (par l'utilisation de nouveaux documents d'orientation sur les systèmes de gestion de la sécurité);
- aux enregistreurs de données (les locomotives ont été équipées de nouveaux enregistreurs à l'épreuve des impacts).

Transports Canada a investi près de 14 millions de dollars dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau pour apporter des améliorations au chapitre de la sécurité à 810 passages à niveau au pays.

Leçons retenues

Des facteurs externes peuvent avoir une incidence sur les échéanciers et les ressources disponibles pour des projets, qui autrement respecteraient le calendrier. Le Ministère avait prévu élaborer un nouveau règlement faisant suite aux modifications apportées à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, mais les modifications ont reçu la sanction royale après la fin de l'exercice (en mai 2012). L'élaboration du règlement a donc été reportée. Nous avons amélioré notre processus de planification et d'élaboration des règlements et nous prévoyons faire des progrès en 2012-2013.

2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière

Description : L'activité de programme Sécurité routière, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile* et sur la *Loi sur les transports routiers*, permet l'élaboration de normes et de règlements, la surveillance et la sensibilisation du public en vue de réduire le nombre de décès et de blessures, ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile, et d'accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport routier canadien.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
24	26	24	114	90	24

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Des routes sécuritaires	Taux de décès (nombre par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	Parvenir à une tendance directionnelle à la baisse du taux selon le nombre de décès et de blessures graves
	Taux de blessures (nombre par milliard de véhicules-kilomètres parcourus)	

Résultats obtenus

Les progrès sont mesurés en comparant les plus récentes données des trois dernières années sur les victimes de collisions avec des données comparables tirées de la période de référence de 1996 à 2001.

Les données les plus récentes sur le nombre de victimes montrent que les nombres absolus[24] de blessés et de décès au cours de la période 2008-2010 étaient respectivement de 22,4 et 26,3 p. 100 plus bas que les chiffres comparables au cours de la période de référence.[25]

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Une ébauche du plan d'action de Transports Canada pour donner suite à la Stratégie de sécurité routière 2015 fédérale-provinciale-territoriale a été élaborée en 2011-2012. Elle fait l'objet d'un examen en fonction des récentes modifications apportées au programme, en vertu desquelles les efforts sont ciblés plus étroitement sur les mandats de base respectifs.

Transports Canada a publié des modifications proposées aux normes de sécurité des véhicules automobiles portant sur les pneus et la protection des occupants. Ces modifications réduiront toutes différences importantes avec les normes équivalentes aux États-Unis. Transports Canada a engagé un dialogue permanent avec ses homologues américains sur les exigences touchant les dispositifs antivol électroniques dans le cadre des efforts des deux pays en vertu du plan d'action du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation. Nous prévoyons que l'harmonisation permettra de réduire les coûts de certification et de conformité des constructeurs et qu'elle améliorera leur compétitivité à l'échelle mondiale. Les économies seront ensuite refilées aux consommateurs canadiens.

Au cours de l'exercice, le Ministère a aussi effectué des recherches et des essais sur l'évitement des collisions, la résistance à l'impact et la sécurité des sièges d'auto pour enfants dans le cadre

[24] Comme les données sur les véhicules-kilomètres parcourus ne sont pas disponibles pour 2010, les nombres absolus de décès et de blessés ont été utilisés plutôt que les taux de décès et de blessés.

[25] Les données pour 2010 sont préliminaires et sujettes à révision lorsque Transports Canada aura reçu des données plus complètes.

de l'élaboration d'une réglementation harmonisée sous les auspices du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation.

Dans le cadre de l'engagement de Transports Canada envers des options de transport sécuritaire pour les voyageurs routiers, nous avons effectué des essais sur plusieurs autobus et grosses fourgonnettes et nous avons affiché les conclusions sur notre site Web. Les résultats montrent que les divers types de véhicules testés sont sécuritaires pour une utilisation routière, mais qu'ils ne se comportent pas comme des véhicules légers plus petits et d'utilisation courante. Les résultats servent de point de départ pour conseiller les utilisateurs afin qu'ils utilisent ces véhicules de façon prudente et qu'ils veillent à leur bon entretien pour prévenir des collisions et éviter de faire des victimes.

Dans le cadre de l'Année de la sécurité routière, Transports Canada, le Comité canadien pour la sécurité routière mondiale (dont Transports Canada assume actuellement la présidence) et d'autres partenaires en sécurité routière ont mis l'accent sur plusieurs initiatives de sensibilisation. Celles-ci comprenaient une campagne dans les médias (articles sur le site News Canada) et la production de six publications sur divers sujets touchant la sécurité routière. Un site Web a été conçu afin d'offrir aux Canadiens un accès à des documents sur la sécurité routière. En outre, en partenariat avec d'autres organisations, Transports Canada a mené une campagne sur la conduite en hiver et nous avons mis à jour et distribué une vidéo (*iDRIVE/Sur la route*) aux écoles secondaires portant sur l'importance de la prudence au volant. Ces activités sont conformes et viennent en appui aux stratégies nationales et internationales en matière de sécurité routière, à la Stratégie de sécurité routière 2015 du Canada et à la Décennie d'action pour la sécurité routière des Nations Unies 2011-2020, respectivement.

Leçons retenues

Les données de 2010 et 2011 sur les véhicules-kilomètres parcourus n'étaient pas disponibles auprès de l'Enquête sur les véhicules au Canada de Statistique Canada. Puisque ces renseignements pourraient ne pas être disponibles à l'avenir, Transports Canada est en train de revoir l'indicateur de rendement. Une combinaison de mesures, comme d'autres taux ou nombres, permettrait d'établir des comparaisons nationales et internationales des taux de décès et de blessés. La capacité d'établir de telles comparaisons entraînerait une meilleure mesure du rendement, ce qui se traduirait par une meilleure élaboration des politiques et des règlements.

2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses

Description : Une exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, l'activité de programme Transport des marchandises dangereuses, fondée sur le risque, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance et de fournir des conseils d'experts (p. ex. le Centre canadien d'urgence transport) sur les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses aux fins suivantes : promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport au Canada, déterminer les menaces à la sécurité du public et appliquer la Loi et son règlement, orienter les interventions d'urgence et limiter les

répercussions des incidents survenus lors de transport des marchandises dangereuses et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
13	14	14	125	113	12

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Sécurité du public durant le transport de marchandises dangereuses	Nombre de rejets de marchandises dangereuses de leurs contenants dans des conditions normales de transport, par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut	Réduction de 5 p. 100 par an, selon la valeur de 2008 (objectif provisoire : 5,9 d'ici septembre 2012)
	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à déclaration obligatoire, par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut	Réduction de 5 p. 100 par an, selon la valeur de 2008 (objectif provisoire : 221,1 d'ici septembre 2012)
	Nombre de rejets de marchandises dangereuses à déclaration obligatoire qui ont causé des blessures ou des décès, par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut	Réduction de 5 p. 100 par an, selon la valeur de 2008 (objectif provisoire : 3,8 d'ici septembre 2012)

Résultats obtenus

7,1 rejets par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut, ce qui est supérieur à notre cible de 5,9. Bien que la cible ait été légèrement dépassée, il est important de noter que cinq des accidents signalés impliquaient le même contenant.

262,9 rejets par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut, ce qui est supérieur à notre cible de 221,1. Plus de 55 p. 100 de ces rejets ont été classifiés comme étant à déclaration obligatoire selon les exigences réglementaires. Ils ont tous été classifiés comme étant des accidents mineurs selon le système de classement de la gravité des accidents de Transports Canada.

2,4 rejets par tranche de billion de dollars de produit intérieur brut, ce qui est inférieur à notre cible de 3,8. Le nombre de rejets de marchandises dangereuses à déclaration obligatoire qui ont causé des blessures ou des décès est inférieur à la cible.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

En décembre 2011, le commissaire à l'environnement et au développement durable a déposé un rapport sur Le transport de produits dangereux. Transports Canada a élaboré des outils pour renforcer l'activité de surveillance, ce qui répond en partie aux recommandations de la vérification, et ces nouveaux outils ont rendu nécessaire la mise à jour du programme de formation à l'intention des inspecteurs du transport des

marchandises dangereuses. Par exemple, Transports Canada a élaboré et donné une formation sur l'outil d'établissement des priorités relatives aux risques pour les inspecteurs dans le cadre de la stratégie du Transport des marchandises dangereuses; cette formation visait à tenir compte de la complexité accrue de l'environnement des marchandises dangereuses.

Les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses ont reçu un enseignement initial dans le cadre d'une formation rigoureuse et uniforme sur la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et les exigences réglementaires. Nous avons déterminé les compétences essentielles que doivent posséder les inspecteurs du transport des marchandises dangereuses. Nous avons aussi créé un modèle de compétences qui constituera une référence utile en ce qui concerne l'établissement des objectifs en matière de formation et d'éducation, les protocoles d'embauche et de dotation ainsi que l'évaluation et la surveillance du rendement. Nous avons mis sur pied un groupe de travail ayant le mandat d'élaborer un manuel d'intervention en cas d'incident.

Transports Canada a contribué à l'élaboration d'un protocole d'entente avec le Bureau de la sécurité des transports du Canada établissant les rôles et les responsabilités et prévoyant le partage de l'information. Transports Canada a demandé aux provinces, aux territoires et aux organismes gouvernementaux de recueillir des données sur les activités en matière de conformité et d'application de la loi, nous avons convenu d'établir des critères pour veiller à obtenir des données cohérentes et uniformes et nous avons établi un protocole de transfert de fichiers en vue de l'échange de lignes directrices touchant la conformité et l'application de la loi.

Transports Canada et la Commission canadienne de sûreté nucléaire ont entrepris l'harmonisation du transport des matières radioactives au Canada. Un plan d'action a été mis en œuvre afin de régler les incohérences dans la réglementation concernant le transport et pour assurer la cohérence entre le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* et le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires* pour ce qui est des expéditions internationales. Nous travaillons aussi à améliorer le protocole d'entente entre la Commission canadienne de sûreté nucléaire et Transports Canada dans le but d'éviter les omissions, les chevauchements et les conflits.

Transports Canada a travaillé avec la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration du département américain des Transports pour élaborer un plan d'action en quatre points. Nous sommes à mettre la dernière main à un protocole d'entente de coopération qui prévoira un cadre pour une collaboration continue sur la reconnaissance mutuelle des normes en matière de contenants entre les deux pays, sous réserve qu'un niveau de sécurité équivalent puisse être maintenu.

Pour élaborer un programme de sensibilisation systématique, nous avons amélioré la présence du Transport des marchandises dangereuses sur le Web en élaborant et en affichant une Foire aux questions. Le manuel de l'inspecteur a été mis à jour afin d'intégrer une approche officielle et uniformisée en matière de réponse aux demandes de renseignements du public.

Leçons retenues

Les recommandations formulées dans le rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable sur le transport de produits dangereux ont soulevé d'autres questions importantes, comme la nécessité d'une meilleure planification des inspections, et Transports Canada a réorienté ses efforts pour donner suite à ces questions. Plus particulièrement, de nouveaux outils ont été élaborés pour la planification, le suivi et la documentation des activités de surveillance et de conformité. La réorientation des efforts s'est traduite par des divergences entre les engagements prévus et les résultats pour 2010-2011. Le programme a aussi révisé le cadre et les indicateurs de mesure du rendement afin de soutenir le Plan d'action de gestion en réponse aux recommandations du commissaire.

2.4 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR

Un réseau de transport sûr favorise le dynamisme de l'économie canadienne et la compétitivité du pays sur les marchés mondiaux. En tant que pays commerçant, le Canada doit transporter des personnes et des marchandises sur de vastes distances à destination des marchés mondiaux, et le nombre de personnes qui voyagent en avion, en bateau et par voie terrestre augmente chaque année. La confiance internationale et la confiance du public dans la sûreté des infrastructures de transport du Canada revêtent une importance cruciale.

Transports Canada préconise une approche holistique à l'égard de la sûreté. Nous concevons des politiques, des programmes et des règlements et nous les faisons respecter face aux risques émergents pour la sûreté. Notre rôle est à la fois diversifié et complexe, comme l'attestent les nombreuses activités qui consistent notamment à renforcer la sûreté des transports en commun, des chemins de fer, des ports et des aéroports dans tout le Canada. Grâce à ces activités, nous collaborons avec nos partenaires canadiens et étrangers pour faire progresser un programme commun et efficace sur la sûreté des transports.

Ce résultat stratégique contribue aux quatre priorités ministérielles exposées dans la section 1.2 du présent rapport et il contribue au résultat du gouvernement du Canada : *Un Canada sécuritaire et sécurisé.*

Les trois activités de programme qui appuient ce résultat stratégique sont les suivantes :

2.4.1 Sûreté aérienne;
2.4.2 Sûreté maritime;
2.4.3 Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal.

Les prochaines sections indiquent de quelle manière nous avons rempli nos engagements présentés dans les faits saillants de la planification *Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012* de Transports Canada. Les résultats réels atteints par rapport aux résultats attendus, y compris les indicateurs de rendement et les objectifs, sont également présentés ci-dessous.

LE SAVIEZ-VOUS?

Transports Canada traite environ 45 000 demandes d'habilitation de sécurité chaque année dans le cadre des programmes d'habilitation de sécurité en matière de transport aérien et maritime.

2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne

Description : Dans le cadre de l'activité de programme Sûreté aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires à un système d'aviation canadien qui soit sûr et en harmonie avec la collectivité aérienne internationale.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
51	46	43	375	354	21

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
Un réseau de transport aérien sûr	Indice du niveau de sûreté aérienne	L'indice composite du niveau de sûreté du transport aérien est en cours d'élaboration
Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté aérienne à l'échelle internationale	Nombre d'ajustements apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale	Deux ajustements d'ici mars 2012
Confiance du public dans la sûreté du réseau de transport aérien	Évaluation d'un sondage sur la sûreté aérienne (pourcentage)	90 p. 100 des répondants à un sondage national déclarent avoir confiance dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada

Résultats obtenus

L'activité de programme Sûreté aérienne passe d'une approche normative à une approche davantage axée sur le rendement et le risque. Nous savons que l'indice de sûreté ne mesure plus avec précision la sûreté du transport aérien au Canada et c'est pourquoi nous avons adapté l'indicateur de rendement afin de refléter ce nouvel environnement d'exploitation.

Parmi les changements apportés,[26] il y a le remplacement de l'ancien règlement par le nouveau *Règlement canadien sur la sûreté aérienne de 2012* et une mise à jour mineure du Règlement.

Transports Canada n'a pas commandé de sondage d'opinion publique au cours de l'exercice 2010-2011, et l'indicateur est en cours de révision.[27]

[26] En plus de ces changements, trois modifications ont aussi été apportées par le grand projet de l'État sur la sûreté du fret aérien, afin d'accélérer la mise en œuvre du projet et de permettre la reconnaissance mutuelle de la sûreté du fret étranger.

[27] En août 2011, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a commandé un sondage Harris Decima, dans lequel une majorité de Canadiens ont dit avoir confiance dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

En 2011-2012, Transports Canada a apporté des modifications au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* et aux mesures connexes pour le grand projet de l'État sur la sûreté du fret aérien de manière à harmoniser davantage la situation canadienne avec les normes internationales.

Les modifications apportées au *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* sont entrées en vigueur le 1er janvier 2012, et prévoyaient notamment la création des programmes de sûreté aéroportuaire. Ces changements visent à aider les aéroports et leurs partenaires à gérer et à soutenir la sûreté aérienne d'une manière globale, intégrée, coordonnée et axée sur les risques.

Trois séries de modifications pour renforcer les mesures de sûreté visant le fret aérien sont entrées en vigueur en 2011-2012. Ces changements comprennent un mécanisme permettant la reconnaissance mutuelle de la sûreté du fret étranger. Le 31 mars 2012, ce mécanisme a été utilisé pour mettre en œuvre un accord sur la reconnaissance mutuelle des programmes de sûreté du fret aérien entre le Canada et les États-Unis. Contrôler une seule fois le fret expédié à bord d'un aéronef de passagers améliore l'efficacité du contrôle et réduit le fardeau pour l'industrie.

Transports Canada surveille les risques et les nouvelles menaces, et y donne suite. En 2011-2012, dans le cadre de l'activité de programme Sûreté aérienne, nous avons continué à élaborer et à améliorer notre régime d'inspection en vue de l'entrée en vigueur des modifications réglementaires décrites ci-dessus et à concentrer les ressources sur des activités jugées à plus haut risque. Les représentants de l'industrie ont été invités à participer à une formation sur la gestion des risques – preuve de l'engagement du Ministère à travailler avec les partenaires pour encourager la conformité et promouvoir une culture de la sûreté.

Leçons retenues

Transports Canada a besoin d'un moyen plus économique pour recueillir les données servant à élaborer des indicateurs et à mesurer son rendement en matière de sûreté aérienne. Les indicateurs seront ainsi plus stables et ils permettront d'améliorer la comparabilité des données avec le temps, renforçant par conséquent la méthode d'application des risques à la planification et aux activités d'inspections.

2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime

Description : L'activité de programme Sûreté maritime, en collaboration avec ses partenaires, veille à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour protéger le Canada et ses citoyens tout en respectant les valeurs canadiennes. Elle protège l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficience du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
22	20	18	174	139	35

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Confiance accrue du public et de l'industrie dans la sûreté du transport maritime	Note du sondage sur la sûreté maritime (en pourcentage)	L'objectif sera fixé en 2011 après la collecte de données de référence
Acceptation accrue du Programme de sûreté maritime à l'échelle internationale	Nombre d'ajustements au cadre de réglementation pour respecter les normes internationales (règlements et politiques)	L'objectif sera fixé en 2011 après la collecte de données de référence

Résultats obtenus

Aucune donnée sur la confiance du public ou de l'industrie n'a été recueillie en 2011-2012. Toutefois, un sondage auprès des intervenants de l'industrie maritime a été mené en 2010-2011. Selon les résultats, 93 p. 100 des intervenants convenaient qu'un programme de sûreté maritime est nécessaire au Canada. Les intervenants ont également indiqué que leurs organisations étaient prêtes à détecter et à prévenir les menaces et les incidents maritimes (79 p. 100) et à intervenir et à reprendre leurs activités à la suite d'un incident de sûreté maritime (93 p. 100).

Aucune modification n'a été apportée au cadre réglementaire de la sûreté maritime pour répondre aux normes internationales en 2011-2012.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Transports Canada a poursuivi son travail concernant la planification de la résilience, la mobilisation et la sensibilisation auprès des ports de Montréal, d'Halifax et de Hamilton, de même qu'auprès d'autres intervenants et de plus petits ports à la grandeur du Canada.

Le projet de loi intitulé Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada a été déposé au Parlement le 16 février 2012. Il comporte des modifications à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* qui donnent de nouveaux pouvoirs au ministre relativement aux

injonctions ministérielles concernant des bâtiments pouvant représenter une menace pour la sûreté et qui augmentent les peines pour non-respect des injonctions ministérielles.

Transports Canada a élaboré un ensemble de modifications au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, qui visent entre autres à harmoniser davantage les exigences en matière de sûreté maritime avec celles des États-Unis et celles prévues dans les conventions internationales. Le dossier du projet de loi est prêt à être publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Nous avons travaillé avec des partenaires du gouvernement du Canada pour que les centres des opérations de la sûreté maritime côtiers et des Grands Lacs atteignent une pleine capacité opérationnelle. Ce projet va améliorer la connaissance de la situation dans le domaine maritime au Canada et contribuer à veiller à la sûreté du réseau de transport maritime.

Leçons retenues

Transports Canada continue de travailler pour que les centres des opérations de la sûreté maritime atteignent une pleine capacité opérationnelle. Malgré certains retards, le fait d'avoir eu à régler les questions de partage de l'information entre les partenaires fédéraux a fourni des renseignements précieux que nous appliquerons aux futurs projets touchant la sûreté maritime.

Transports Canada a aussi participé à une série d'exercices sur la résilience du commerce maritime avec les ports de Montréal, de Hamilton et d'Halifax. Il utilisera l'information et les leçons retenues de ces exercices en ce qui a trait à la logistique, aux rôles et aux responsabilités et aux protocoles de communication pour atteindre les résultats de l'activité de programme dans le cadre du plan d'action Canada-États-Unis sur la Vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique.

2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal

Description : Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et du mandat du gouvernement fédéral en matière de sûreté des transports, l'activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal renforce la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal, comme le transport ferroviaire et urbain ainsi que les ponts et les tunnels internationaux. En collaboration avec des partenaires pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficience du réseau de transport, l'activité de programme permet d'exercer un leadership à l'échelle nationale, et d'élaborer et de renforcer les cadres réglementaires et volontaires (règlements, codes de pratique, protocoles d'entente).

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
7	6	6	41	36	5

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles
Les exploitants de services de transport en commun adoptent des codes de pratique	Pourcentage d'exploitants de services de transport en commun de catégorie 1 qui adoptent les codes de pratique (la catégorie 1 compte 11 exploitants dans 6 grands centres urbains)	Objectif provisoire : 25 p. 100 d'ici mars 2012
	Pourcentage d'exploitants de services de transport en commun de catégorie 2 qui adoptent les codes de pratique (la catégorie 2 englobe les exploitants en dehors des 6 grands centres urbains)	Objectif provisoire : 10 p. 100 d'ici mars 2012
Les exploitants de services de transport ferroviaire (voyageurs et marchandises) mettent en œuvre les exigences du cadre volontaire	Pourcentage d'exploitants de services de transport ferroviaire qui ont adopté le Cadre de sûreté volontaire (en vertu des conditions du Protocole d'entente entre Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada relativement à la sûreté ferroviaire)	Taux d'adoption de 100 p. 100 d'ici mars 2012

Résultats obtenus

Les codes de pratiques sont des pratiques exemplaires recommandées pour aider les exploitants de toutes tailles à améliorer la sûreté de leurs activités de transport terrestre. Depuis 2007, Transports Canada a travaillé avec les exploitants de services de transport ferroviaire et de transport en commun et leurs principales associations afin d'élaborer des codes de pratiques volontaires sur la sûreté. Pour les exploitants de services de transport en commun, quatre codes de pratiques ont été élaborés et diffusés, mais Transports Canada n'a pu mesurer leur adoption en raison des multiples ordres de gouvernement qui régissent le secteur du transport en commun. Par conséquent, ces indicateurs de rendement sont en cours d'examen pour vérifier leur pertinence et leur caractère mesurable.

Les principaux éléments du Protocole d'entente entre Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada sur la sûreté ferroviaire ont été mis en œuvre par les signataires, mais Transports Canada n'a pu mesurer jusqu'à quel point ils l'ont été. Cet indicateur de rendement est aussi en cours d'examen pour vérifier sa pertinence et son caractère mesurable.

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Transports Canada met en œuvre sa stratégie de cinq ans, qui établit les activités futures du gouvernement du Canada en matière de sûreté du transport terrestre et du transport

intermodal. Nous continuons de collaborer avec l'industrie pour déterminer les instruments de politique appropriés pour améliorer la sûreté du transport ferroviaire et routier des marchandises dangereuses au Canada.

Transports Canada a adopté une approche volontaire avec son protocole d'entente sur la sûreté avec l'Association des chemins de fer du Canada. Nous améliorons les activités de surveillance existantes concernant le respect du Protocole d'entente afin d'accroître la sûreté de l'industrie. Une évaluation réalisée par les Services d'évaluation et de conseils du Ministère a confirmé que l'approche volontaire de la sûreté des compagnies de chemin de fer était toujours pertinente et rentable. L'évaluation a permis de constater que, bien que Transports Canada et l'Association des chemins de fer du Canada respectaient leurs engagements, la conformité des exploitants n'était pas uniforme. Dans l'évaluation, on recommande que des mesures soient prises auprès des intervenants pour régler les questions de conformité.

Transports Canada continue de mobiliser les principaux intervenants de l'industrie des modes terrestres, y compris les autocaristes. Un comité directeur conjoint Transports Canada-industrie, réunissant les exploitants de services de transport en commun et les autocaristes et leurs principales associations (Association canadienne du transport urbain et Association des autocaristes canadiens), a élaboré le Code de pratiques sur les programmes de sensibilisation du public en matière de sûreté. Transports Canada a aussi fait la distribution et la promotion des codes existants sur les exercices de sûreté (2011) et sur la formation et la sensibilisation des employés (2011) dans le cadre de présentations lors de diverses conférences des intervenants au cours de la dernière année.

Le Ministère adopte une approche volontaire pour renforcer la sûreté des ponts et des tunnels internationaux au moyen de protocoles d'entente bilatéraux de manière à avoir une approche uniforme à l'égard de la sûreté à ces installations critiques.

Transports Canada collabore activement avec les États-Unis sur les questions de sûreté du transport terrestre. Nous avons rencontré nos homologues de la Transportation Security Administration lors de la réunion annuelle du Groupe de coopération sur la sûreté des transports – Sous-groupe du transport terrestre afin de discuter des préoccupations concernant la sûreté du transport terrestre et d'harmoniser nos efforts en la matière. Nous avons aussi :

- participé au International Working Group on Land Transport Security, un groupe international dont les États-Unis sont un membre actif. Ce forum permet au Canada de promouvoir et de partager des pratiques exemplaires et l'information sur la sûreté du transport terrestre avec ses partenaires internationaux;
- continué de collaborer avec le gouvernement des États-Unis sur les questions de la sûreté du transport terrestre dans le cadre du plan d'action Canada-États-Unis sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique. Plus particulièrement, nous participons à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie intégrée sur la sûreté du fret et des projets pilotes connexes touchant le camionnage et les chemins de fer, en offrant un soutien stratégique et en réalisant des évaluations de la sûreté pour orienter l'initiative.

Leçons retenues

En réalisant des évaluations de la sûreté, notre ministère a accru sa connaissance de la situation en ce qui a trait à la sûreté de la chaîne d'approvisionnement et au camionnage, ce qui a produit des leçons utiles pour l'élaboration des politiques actuelles et futures. Nous raffermissons aussi nos relations avec les intervenants et renforçons notre capacité en matière de sûreté du transport des marchandises dangereuses. Les leçons retenues contribueront à faire en sorte que le régime de transport des marchandises dangereuses assure un juste équilibre entre la sûreté et l'efficience.

2.5 ACTIVITÉ DE PROGRAMME : SERVICES INTERNES

Description : L'activité de programme Services internes englobe les activités et les ressources connexes qui sont gérées de manière à répondre à tous les résultats stratégiques et aux besoins opérationnels, de même qu'à d'autres obligations ministérielles. Seules les activités et les ressources qui concernent l'ensemble du Ministère, et non pas celles qui sont affectées à un seul programme, sont comprises. Les Services de gouvernance et de soutien de la gestion englobent les Services de gestion et de surveillance[28], les Services de communications et les Services juridiques. Les Services de gestion des ressources englobent les services de gestion des ressources humaines, de gestion des finances, de gestion de l'information et des technologies de l'information. Les Services de gestion des biens englobent les services immobiliers, les services de gestion du matériel et les services d'acquisition.

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)			**Ressources humaines pour 2011-2012 (ETP)**		
Dépenses prévues	Autorisations totales	Dépenses réelles	Prévues	Réelles	Écart
189	217	215	1 317	1 315	2

*Ces données ne comprennent pas les montants transférés à Services partagés Canada.

[28] Les Services de gestion et de surveillance comprennent les regroupements suivants : Politiques stratégiques et Analyse économique, Relations gouvernementales, Services à la haute direction, Planification et établissement de rapports ministériels, Gestion des programmes et des services, Vérification interne, Évaluation et Gouvernance des sociétés d'État.

Rendement de 2011-2012		
Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Cibles**
Les groupes de Services internes fournissent des services efficaces à tout le Ministère	Taux de satisfaction des clients des Services internes	Taux de satisfaction égal ou supérieur à 85 p. 100
Résultats obtenus 89,1 p. 100 des répondants étaient d'accord ou fortement d'accord pour dire qu'ils sont satisfaits du temps requis pour obtenir une réponse. 87,5 p. 100 des répondants étaient d'accord ou fortement d'accord pour dire que la qualité du service répond aux besoins de leur organisation.		

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

Les activités à l'appui des comités exécutifs de la haute direction ont fait en sorte que la consultation avec tous les éléments du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et avec d'autres organismes du portefeuille, combinées à une diffusion efficiente de l'information, a entraîné une coordination mieux intégrée et plus efficace en 2011-2012.

Poursuivant son engagement à l'égard des priorités touchant le renouvellement de la fonction publique en 2011-2012, notre ministère a mis l'accent sur la gestion des talents et la mobilisation des employés. Transports Canada et d'autres ministères ont travaillé avec le Bureau du dirigeant principal des ressources humaines du gouvernement du Canada dans le but de créer un système automatisé de gestion des talents appelé le Système de gestion des talents des cadres supérieurs. Cet outil soutient le perfectionnement continu et le maintien en poste des cadres supérieurs, conformément à nos objectifs opérationnels actuels et futurs. Il contribue à favoriser une excellence durable sur le plan du leadership dans la fonction publique en maximisant la contribution de chaque cadre supérieur. Transports Canada a aussi élaboré et lancé un programme renouvelé de gestion du rendement des employés, qui lie les résultats de l'employé aux buts et aux objectifs organisationnels plus larges. Le fait d'inclure des compétences clés en leadership va aussi encourager les employés et les gestionnaires à déterminer les compétences dont ils ont besoin pour atteindre des objectifs précis. L'ensemble du processus permet aux gestionnaires et aux employés de définir clairement ce qui est requis pour atteindre à la fois les objectifs organisationnels et personnels.

Des vérifications et des examens internes ont fournit au Comité de vérification, à la Sous-ministre et à la haute direction une assurance et des conseils indépendants et objectifs sur toutes les facettes importantes de la gestion des risques, des pratiques et des contrôles de gestion. Deux vérifications en particulier, soit la Vérification de la Gestion de projet du cycle de vie de la technologie de l'information et de la gestion de l'information, et la Vérification de suivi de la Gestion du parc de véhicules, ont permis de formuler d'importantes recommandations afin d'améliorer les processus de gouvernance et de surveillance permettant à Transports Canada de veiller à optimiser ses investissements dans ces secteurs. Le Ministère procède aux améliorations nécessaires. Le Comité ministériel de vérification indépendant, doté de membres provenant de l'extérieur de l'administration fédérale, continue de jouer un rôle actif en tant que conseiller de

la Sous-ministre en ce qui a trait aux enjeux liés aux risques, aux contrôles et à la gouvernance ministériels.

L'équipe chargée de l'évaluation a progressé en vue d'évaluer la pertinence et le rendement continus des programmes de subventions et contributions sur une période de cinq ans. Les résultats et les conclusions de l'évaluation ont guidé la prise de décisions au sujet de la gestion des projets stratégiques importants et du renouvellement des programmes de contribution. Les évaluations et les conseils ont également permis d'appuyer les efforts du Ministère en vue de concevoir et de mettre en œuvre des stratégies permettant de mesurer le rendement de ses programmes et activités.

Le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a déposé le rapport Les Transports au Canada 2011 : Rapport approfondi au Parlement, conformément à l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*. Le rapport présente un aperçu des indicateurs macro-économiques et de leur incidence sur le secteur des transports, de même que des dépenses et des recettes publiques dans le secteur des transports. Il traite de chaque mode de transport et il présente les faits saillants de 2011, une rétrospective de cinq ans de l'industrie et une analyse de l'industrie sous les angles économique, environnemental et de sécurité et sûreté.

Leçons retenues

La rapidité avec laquelle l'environnement opérationnel change peut entraîner une réorientation des priorités de la haute direction, ce qui complique les efforts de planification et de coordination à court et à moyen terme. Par exemple, la réalisation des priorités ministérielles et le maintien des activités ministérielles nécessitent une grande flexibilité.

L'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* exige que le rapport *Les transports au Canada 2011* traite de thèmes bien précis, comme la portée et l'étendue du secteur des transports et sa contribution à l'économie. Le rapport doit aussi présenter chaque mode de transport de manière équilibrée, et les questions et les tendances en matière de transport doivent être appuyées de données et de preuves factuelles de manière à dresser un portrait complet et exact du réseau de transport au Canada. Les multiples ordres de gouvernement et entreprises privées engagés dans la prestation des services de transport et l'entretien de l'infrastructure de transport constituent des défis sur le plan de la rédaction.

2.6 CHANGEMENTS À LA STRUCTURE DU GOUVERNEMENT

Services partagés Canada a été créé en tant que ministère le 4 août 2011. Le contrôle et la supervision de certaines ressources de Transports Canada liées aux services de l'infrastructure de la technologie de l'information ont été transférés au nouveau ministère, tel qu'il est démontré dans les tableaux ci-dessous.

Répercussions sur les ressources financières et humaines découlant de la mise sur pied de Services partagés Canada

Ressources financières pour 2011-2012 (en millions de dollars)	**Dépenses prévues**	**Autorisations totales***
Transfert net à Services partagés Canada (SPC) après les décrets**	18	18
*Conformément à l'article 31.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les décrets C.P. 2011-0881, C.P. 2011-0877 et C.P. 2011-201297, ce montant était considéré comme affecté à SPC, ce qui a causé une réduction des crédits pour Transports Canada. **Les autorisations totales, telles qu'elles sont présentées dans le tableau « Ressources financières pour 2011-2012 » (et dans d'autres tableaux pertinents) de la section « Sommaire du rendement », représentent le montant net de tout transfert à SPC. Les dépenses réelles ne comprennent pas les dépenses effectuées au nom de SPC en date des décrets.		
Ressources humaines pour 2011-2012 (équivalents temps plein)	**Prévu**	**Réel**
Transférées à SPC	25	25

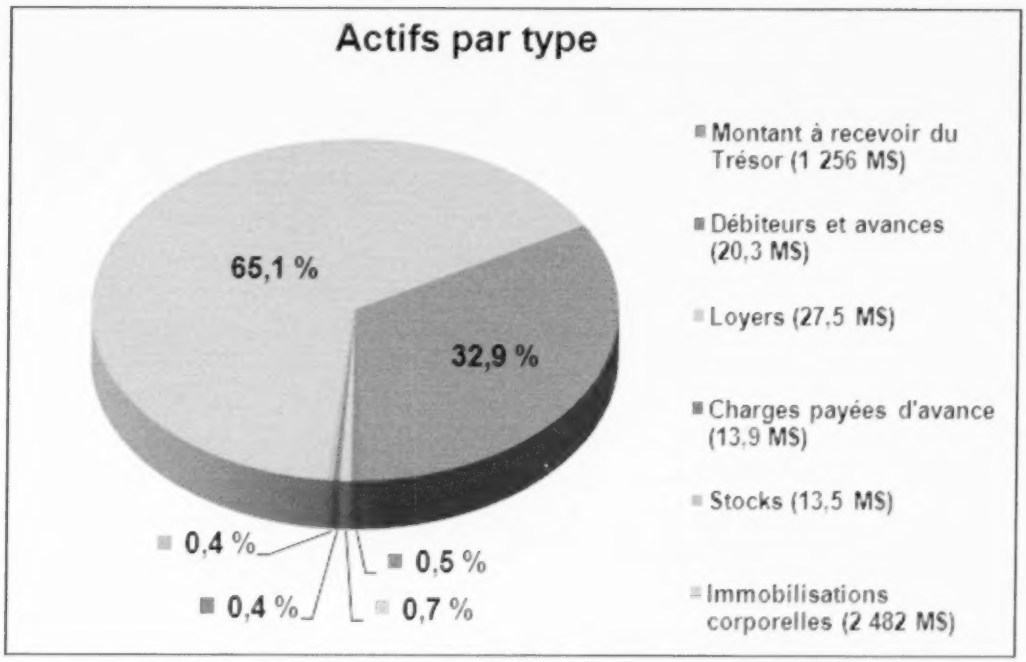
SECTION III – RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

3.1 PRINCIPALES DONNÉES FINANCIÈRES

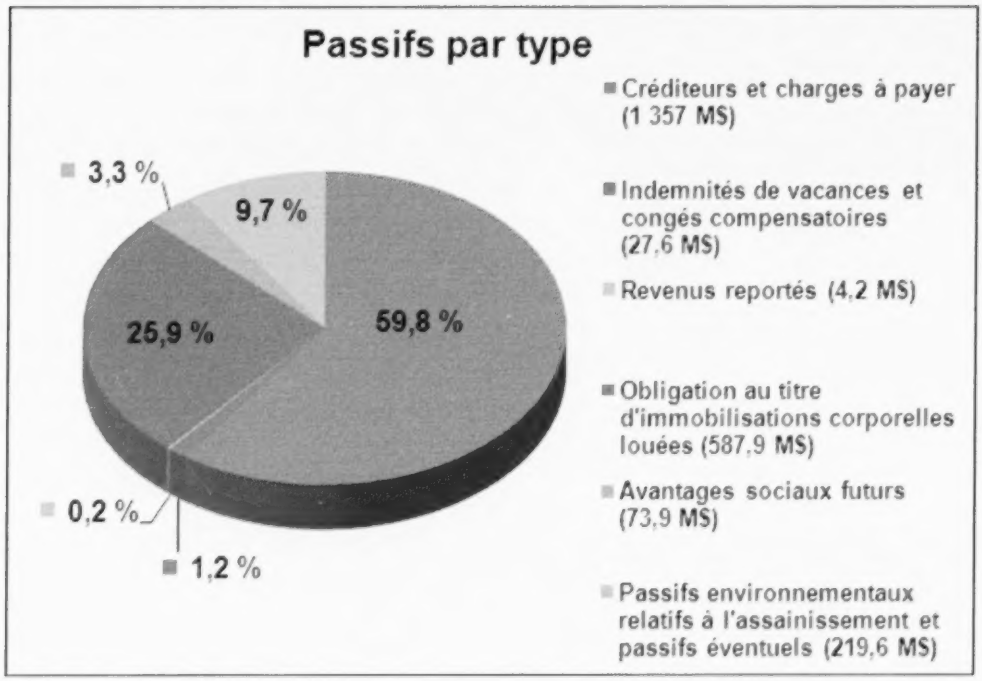
Les faits saillants relatifs aux finances présentés dans le présent rapport brossent un tableau général de la situation financière et des frais de fonctionnement de Transports Canada. Les états financiers ministériels sont disponibles sur le site Web de Transports Canada. La présentation des états financiers a été modifiée pour refléter les nouvelles exigences de la Norme comptable 1.2 du Conseil du Trésor.

État condensé de la situation financière (non audité) Au 31 mars 2012 (en milliers de dollars)			
	Variation %	2011-2012	2010-2011 (Redressé)
Total des passifs	11.2 %	2 269 691	2 040 786
Total des actifs financiers nets	15.3 %	1 303 861	1 130 988
Dette nette ministérielle	6.2 %	965 830	909 798
Total des actifs non financiers	-5.2 %	2 509 430	2 648 171
Situation financière nette ministérielle	**-11,2 %**	**1 543 600**	**1 738 373**

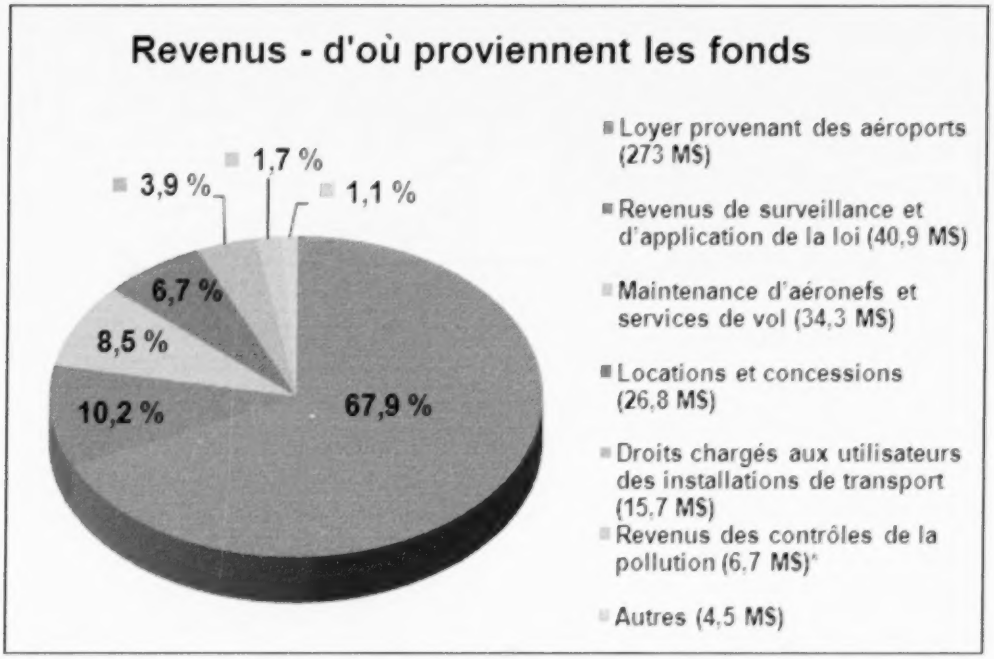
État condensé des activités et situation financière nette du Ministère (non audités) Au 31 mars 2012 (en milliers de dollars)			
	Variation %	**2011-2012**	**2010-2011 (Redressé)**
Total des charges	-0,3 %	1 555 154	1 560 290
Total des revenus	-2,4 %	88 399	90 569
Coût net des activités poursuivies	-0,2 %	1 466 755	1 469 721
Coût net des activités transférées	-66,1 %	3 997	11 788
Coût de fonctionnement net avant le financement du gouvernement et les transferts	-0,7 %	1 470 752	1 481 509
Financement du gouvernement et transferts	-8,9 %	1 275 979	1 400 199
Coût de fonctionnement net après le financement du gouvernement et les transferts	139,5 %	194 773	81 310
Situation financière ministérielle - début de l'exercice	-4,5 %	1 738 373	1 819 683
Situation financière nette ministérielle - fin de l'exercice	**-11,2 %**	**1 543 600**	**1 738 373**



Le total des actifs était de 3 813 millions de dollars à la fin de 2011-2012, soit une augmentation de 34 millions de dollars (0,9 p. 100) par rapport au total des actifs de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 3 779 millions de dollars. Les immobilisations corporelles représentent la plus grande partie des actifs, s'élevant à 2 482 millions de dollars ou 65,1 p. 100 du total des actifs.

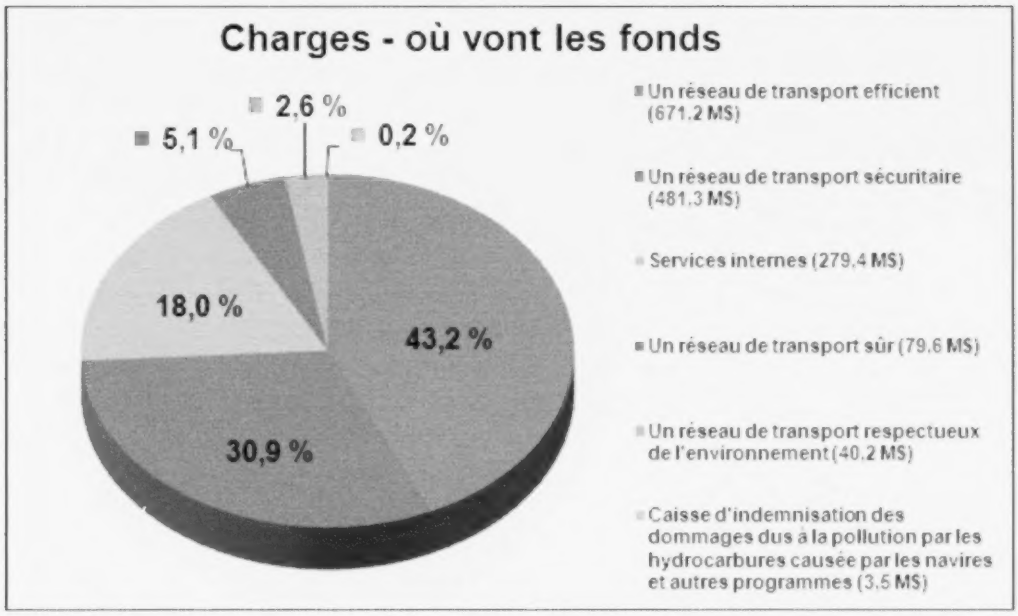


Le total des passifs se chiffrait à 2 270 millions de dollars, soit une augmentation de 229 millions de dollars (11,2 p. 100) par rapport au total des passifs de l'exercice précédent, qui se chiffrait à 2 041 millions de dollars. Les créditeurs et charges à payer représentent la plus grande partie des passifs, soit 1 357 millions de dollars ou 59,8 p. 100 du total des passifs.



*Les revenus des contrôles de la pollution sont réservés par la loi aux fins de dépenses précises et elles ne peuvent être utilisées pour des dépenses par Transports Canada.

Les revenus du Ministère s'élevaient à 402 millions de dollars au total pour l'exercice 2011-2012, soit une augmentation de 15 millions de dollars (4 p. 100) par rapport aux revenus totaux de l'exercice précédent. La plupart des revenus de Transports Canada découlaient des Loyers provenant des aéroports qui ont été versées directement au Trésor.



Les charges de Transports Canada s'élevaient à 1 555 millions de dollars au total en 2011-2012, soit une diminution de 5 millions de dollars (0,3 p. 100) par rapport aux charges totales de l'exercice précédent. La majorité des fonds, soit 1 153 millions de dollars ou 74,1 p. 100, ont été dépensés pour assurer l'efficience et la sécurité des transports, alors que les charges des autres programmes représentaient 403 millions de dollars ou 25,9 p. 100 des charges totales.

3.2 TABLEAUX DE RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

La version électronique des tableaux de renseignements supplémentaires qui figurent dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2011-2012 est disponible sur le site Web de Transports Canada

- Renseignements sur les programmes de paiements de transfert
- Écologisation des opérations gouvernementales
- Initiatives horizontales
- Vérifications internes et Évaluations
- Réponse aux comités parlementaires et aux vérifications internes
- Sources des revenus disponibles et des revenus non disponibles
- Rapport d'étape sur les grands projets de l'État et les projets de transformation
- Rapport d'étape sur les projets visés par une approbation spéciale du Conseil du Trésor
- Rapport sur les frais d'utilisation

SECTION IV – AUTRES SUJETS D'INTÉRÊT

4.1 COORDONNÉES DE L'ORGANISATION

Vos commentaires à propos de ce rapport sont les bienvenus.

Courriel : Questions@tc.gc.ca
Téléphone : 613 990-2309
Numéro sans frais : 1 866 995-9737
ATS : 1-888-675-6863
Télécopieur : 613 954-4731

Adresse postale :

Transports Canada
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

4.2 ADRESSES URL DES SITES WEB CITÉS DANS CE RAPPORT

Les adresses URL sont listées dans leur ordre d'apparition dans le document.

Section I

Transports Canada – organisation
http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ministere-survol.htm

Liste des lois liées au secteur des transports
http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm

Les transports au Canada 2011 – Rapport sur la situation des transports au Canada
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-aca-anre2011-index-3010.htm

Loi sur les transports au Canada
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.4/

Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités
http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetic.htm

Transports Canada – page principale
http://www.tc.gc.ca/fra/menu.htm

Infrastructure Canada – page principale
http://www.infrastructure.gc.ca/index-fra.html

Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
http://www.greatlakes-seaway.com/fr/index.html

NAV CANADA
http://www.navcanada.ca/NavCanada.asp?Content=ContentDefinitionFiles\default.xml

Buffalo and Fort Erie Bridge Authority (en anglais seulement)
http://www.peacebridge.com/

VIA Rail Canada
http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien
http://www.catsa.gc.ca/page.aspx?id=27&pname=AuSujetACSTA&lang=fr

Société canadienne des postes
http://www.canadapost.ca/cpo/mc/default.jsf?LOCALE=fr

Tribunal d'appel des transports du Canada
http://www.tatc.gc.ca/index.php?lang=fra

Office des transports du Canada
http://www.cta-otc.gc.ca/fra/accueil

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
http://www.ssopfund.gc.ca/francais/index.asp?

Cadre pangouvernemental
http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx

Transports Canada – Vérification des programmes délégués de la sécurité maritime
http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/svc-verifications-864.htm

Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale stratégique des projets de politiques, de plans et de programmes
http://www.ceaa-acee.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=B3186435-1

Transports Canada – Évaluation environnementale stratégique
http://www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-evaluationenvironnementale-ees-669.htm

Transports Canada – Stratégie de développement durable
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm

Environnement Canada – le Développement durable
http://www.ec.gc.ca/dd-sd/

Les transports au Canada 2011 – Rapport sur la situation des transports au Canada
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/rapport-aca-anre2011-index-3010.htm

Comptes publics du Canada 2012
http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/txt/72-fra.html

Section II

Section 2.1

Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012 de Transports Canada
http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/rpp/2011-2012/inst/mot/mot-fra.pdf

Transports Canada – Examen des services de transport ferroviaire des marchandises : Rapport final du facilitateur
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgb-menu-3011.htm

Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques
http://www.portesducanada.gc.ca/politiquenational.html

Transports Canada – activité de programme Portes d'entrée et corridors
http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-portes-et-corridors.htm

Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique
http://www.portedelasiepacifique.gc.ca/index2.html

Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec
http://www.portecontinentale.ca/index2.html

Stratégie sur la Porte et le corridor de commerce de l'Atlantique
http://www.portedelatlantique.gc.ca/index2.html

Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPEPF)
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acg-acgd-menu-infrastructures-2170.htm

Projet du passage international de la rivière Detroit
http://www.tc.gc.ca/fra/medias/documents-menu-5912.htm

VIA Rail Canada
http://www.viarail.ca/fr/a-propos-de-via

Marine Atlantique S.C.C.
http://www.marine-atlantic.ca/about.asp

Ponts de la région de Montréal
http://pjcci.ca/

Transports Canada – activité de programme Innovation dans le secteur des transports
http://www.tc.gc.ca/fra/innovation-menu.htm

Infrastructure Canada – rapports
http://www.infrastructure.gc.ca/pub/index-fra.html

Section 2.2

Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012 de Transports Canada
http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/rpp/2011-2012/inst/mot/mot-fra.pdf

Metrolinx – Transport scolaire
http://www.metrolinx.com/fr/projectsandprograms/schooltravel/school_travel.aspx

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/index.html

Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/index.html

Loi sur la responsabilité en matière maritime
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.7/index.html

Vérificateur général du Canada – Les déversements de pétrole provenant de navires
http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201012_01_f_34424.html

Transports Canada – Stratégie de développement durable
http://www.tc.gc.ca/fra/politique/acs-dd-smdd-2615.htm

Loi fédérale sur le développement durable
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/F-8.6/index.html

Section 2.3

Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012 de Transports Canada
http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/rpp/2011-2012/inst/mot/mot-fra.pdf

Transports Canada - activité de programme Sécurité aérienne
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/securiteaerienne-menu.htm

Règlement de l'aviation canadien
http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/servreg/rac/menu.htm

Vérificateur général du Canada – La surveillance de l'aviation civile
http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_oag_201204_05_f_36469.html

Transports Canada – activité de programme Sécurité maritime
http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/menu.htm

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-10.15/index.html

Loi sur la protection des eaux navigables
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/N-22/index.html

Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/S-1/index.html

Loi sur le pilotage
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/index.html

Loi sur le cabotage
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-33.3/index.html

Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/A-12/index.html

Loi sur la sécurité ferroviaire
http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html

Transports Canada – activité de programme Sécurité ferroviaire
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/menu.htm

Programme d'amélioration des passages à niveau
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-46.htm

Transports Canada – activité de programme Sécurité routière
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/menu.htm

Loi sur la sécurité automobile
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-10.01/index.html

Loi sur les transports routiers
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-12.01/index.html

Publications de Transports Canada – autobus et grosses fourgonnettes
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp2436-rs200808-p5-1211.htm

Publications de Transports Canada – conseils aux utilisateurs
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/tp-tp2436-rs200808-menu-202.htm

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/index.html

Transports Canada – activité de programme Transport des marchandises dangereuses
http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm

Centre canadien d'urgence transport, CANUTEC
http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm

Vérificateur général du Canada – Le transport de produits dangereux
http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201112_01_f_36029.html

Transport des marchandises dangereuses – Foire aux questions
http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/faq-319.htm

Section 2.4

Rapport sur les plans et les priorités de 2011-2012 de Transports Canada
http://publiservice.tbs-sct.gc.ca/rpp/2011-2012/inst/mot/mot-fra.pdf

Transports Canada – activité de programme Sûreté aérienne
http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/menu.htm

Sûreté du fret aérien
http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/sfa-41.htm

Transports Canada – activité de programme Sûreté maritime
http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/menu.htm

Loi sur la sûreté du transport maritime
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/M-0.8/index.html

Loi sur la sécurité ferroviaire
http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/R-4.2/index.html

International Bridges and Tunnels Act
http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/I-17.05/index.html

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses
http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/T-19.01/index.html

Transports Canada – activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal
http://www.tc.gc.ca/fra/sureteferroviaire/menu.htm

Section 2.5

Transports Canada – Vérification de suivi de la Gestion du parc de véhicules
http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/svc-verifications-949.htm

Les Transports au Canada 2011 : Rapport approfondi sur la situation des transports au Canada
http://www.tc.gc.ca/media/documents/politique/Transports_au_Canada_2011.pdf

Section III

Rapports financiers de Transports Canada
http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-ef-791.htm

Norme comptable 1.2 du Conseil du Trésor
http://www.tbs-sct.gc.ca/pol/doc-fra.aspx?id=18830

Transports Canada – Rapports ministériels sur le rendement
http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/planification-628.htm